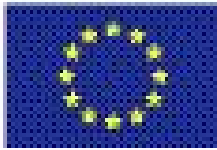


Magyarország célba ér



A projekt az Európai Unió
társfinanszírozásával, az Európa Terv
keretében valósul meg.

Szűcsné Kerti Anita

Szűcs István

TELEPÜLÉSFÖLDRAJZ



HEFOP 3.3.1–P.-2004-06-0071/1.0

**Ez a kiadvány a
„Gyakorlatorientált képzési rendszerek kialakítása
és minőségi fejlesztése az agrár-felsőoktatásban”
című program keretében készült**

Szerkesztő:

Szűcs István

TELEPÜLÉSFÖLDRAJZ

© DE AMTC AVK 2007

Szerzők:

Szűcsné Kerti Anita
Tóth Árpád Gimnázium

Szűcs István
Debreceni Egyetem AMTC AVK

Lektor:

Pető Károly
Debreceni Egyetem AMTC AVK

© DE AMTC AVK 2007

ISBN 978-963-9732-65-0

**E tankönyv teljes mértékben megegyezik a Debreceni Egyetem honlapján,
a <http://odin.agr.unideb.hu/hefop/> elérési úton megtalálható, azonos című tankönyvvel.**

Első kiadás

A kiadvány szerzői jogvédelem alatt áll. A kiadványt, illetve annak részeit másolni, reprodukálni, adatrögzítő rendszerben tárolni bármilyen formában és bármilyen eszközzel – elektronikus úton vagy más módon – a kiadó és a szerzők előzetes írásbeli engedélye nélkül tilos.

Kiadó:

Debreceni Egyetem Agrár- és Műszaki Tudományok Centruma
Agrárgazdasági és Vidékfejlesztési Kar

Debrecen, 2007.

TARTALOMJEGYZÉK

1. ÁLTALÁNOS TELEPÜLÉSFÖLDRAJZ.....	5
1.1. A TELEPÜLÉSFÖLDRAJZ TÁRGYA.....	5
1.2. A TELEPÜLÉS FOGALMA	5
1.3. A TELEPÜLÉSEK CSOPORTOSÍTÁSA.....	7
1.4. TELEPÍTŐ TÉNYEZŐK.....	8
1.4.1. Természeti tényezők, mint telepítő tényezők.....	8
1.4.2. Gazdasági, társadalmi és politikai tényezők, mint telepítő tényezők.....	9
1.5. MOZGÉKONY (IDEIGLENES) TELEPÜLÉSEK	10
1.6. ÁLLANDÓ TELEPÜLÉSEK	12
1.6.1. Magányos (szórvány) települések.....	12
1.6.2. Falusi települések	15
1.6.3. Városi települések.....	26
1.6. TELEPÜLÉSHÁLÓZAT, TELEPÜLÉSRENDSZER ÉS TELEPÜLÉSHIERARCHIA.....	86
1.6.1. A települések funkciói.....	86
1.6.2. A települések vonzáskörzetei.....	90
1.6.3. Településhierarchia	94
1.6.4. Településrendszer, településszerkezet.....	96
1.6.5. Településpolitika.....	99
ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK	101
FELHASZNÁLT IRODALOM.....	102
INTERNETES FORRÁSOK (SZERZŐ(K) ISMERETLEN(EK))	102
KÉPEK FORRÁSAI	103

1. ÁLTALÁNOS TELEPÜLÉSFÖLDRAJZ

1.1. A településföldrajz tárgya

Az emberi kultúra jól látható, maradandó nyomai a települések. A települések, településcsoportok, illetve az ezekből felépülő településrendszerek feltárásával, rendszerezésével, fejlődésének vizsgálatával foglalkozó tudományágat *településtudománynak* (urbanisztikának) nevezzük. Az urbanisztika nagyon összetett tudomány, több tudományterület foglalkozik vele. Egyik ilyen tudományterülete a földrajztudományokon belül a társadalomföldrajz tudományterületéhez sorolható *településföldrajz*, amely a települések kialakulásával, térbeli elhelyezkedésével, a települések között kialakuló térkapcsolatokkal, a települések fejlődésének és belső szerkezetének vizsgálatával foglalkozik. Megemlíthető még a településtudományok között a *településstatistika*, amely a településeken végbemenő társadalmi-gazdasági folyamatokra vonatkozó adatokat gyűjti, rendszerezi, elemzi, a *településszociológia* a népesség viselkedési, magatartási mintáit vizsgálja. A lakosság demográfiai magatartását, népesedési helyzetét a *településdemográfia* vizsgálja, a *településtörténet* a települések kialakulását, történelmi fejlődését kutatja. Szintén az urbanisztikához sorolhatjuk a mérnöki tudományok közül az *építészettudományt*, amely a települések külső építészeti arculatával, morfológiai és esztétikai jegyeinek vizsgálatával és az épített környezet értékeinek feltárásával foglalkozik. Viszonylag újszerű terület a *településökológia*, amely a települések sajátos ökológiai helyzetét, környezetének állapotát, a jövőbeli fejlődés lehetséges útjait elemzi.

A településföldrajz relatíve fiatal tudományterület, igazából a XIX. század második felében beszélhetünk önálló tudománnyá válásáról. A kezdetekben elsősorban a települések fekvését, telepítő tényezőit, a településneveket vizsgálta. Majd megjelentek a településmorfológia első kutatói, akik a települések alaprajzával, belső szerkezetével foglalkoztak. Ezzel párhuzamosan fejlődött a települések hierarchiájának kutatása, amely a települések közötti kapcsolatok alá- és fölérendeltségi viszonyait, a nagyobb központok elhelyezkedését vizsgálta.

A településföldrajz a II. világháború után indult rohamos fejlődésnek és napjainkra a társadalomföldrajz egyik vezető ágává vált. A települések kutatásán belül is főként a városok vizsgálata került előtérbe, ami teljesen érthető, hiszen az utóbbi fél évszázad a városok soha nem látott fejlődését produkálta, és az urbanizáció világméretű elterjedésével a Föld összes országának mindennapjait jelentősen meghatározza. A városföldrajzon belül olyan jelenségek vizsgálata került előtérbe, mint az urbanizáció szintje a Föld egyes országaiban, az urbanizációs ciklusok fontosabb jellemzőinek elkülönítése, a hatalmas agglomerációk belső szerkezete, ezek változásai és ennek okai. A XXI. századra kibontakozó világméretű urbanizációs válság, az emberek millióit érintő városi szegénység problémái és a nagyvárosok belső funkcionális átalakulásának kérdései pedig a legújabb kutatási területeket jelentik.

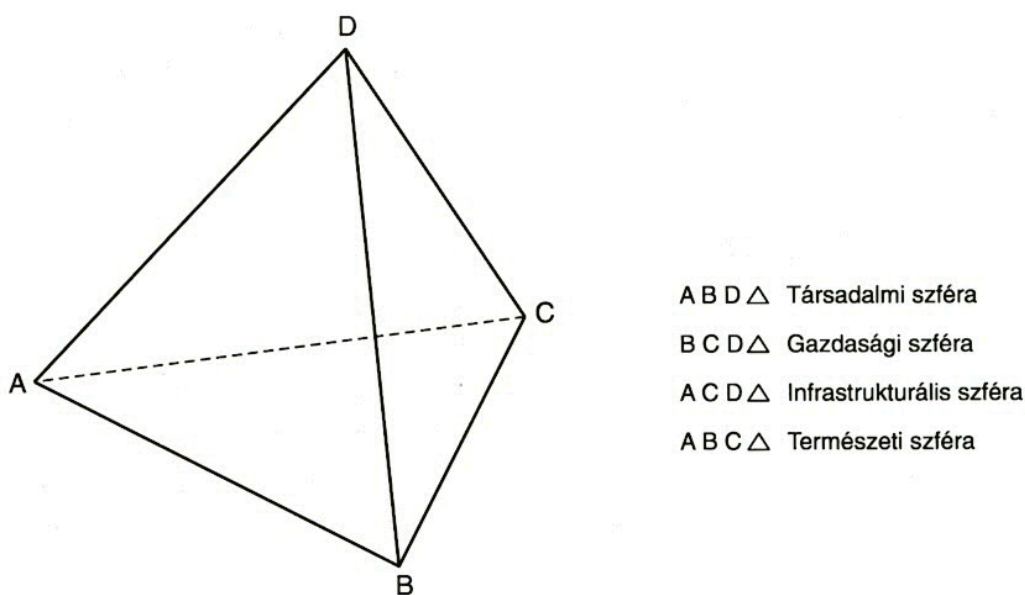
1.2. A település fogalma

A település a hagyományos megközelítés szerint *az emberek egy csoportjának lakó- és munkahelyeinek térbeli egysége* (MENDÖL, 1960.). Ez a definíció magában foglalja az embercsoportot is, amelynek lélekszáma 1-től (pl. magányos özvegyasszony egy tanyán) elméletileg felső határ nélkül terjedhet. Nincs felső határ, hiszen az egyre jobban összeolvadó megalopoliszok lélekszámát megjósolni lehetetlen.

BELUSZKY PÁL megközelítése szerint a település: *lakó-, munka- és pihenőhelyek, illetve szolgáltatási intézmények térbeli együttese*. Mindkét meghatározásnak fontos eleme a lakó- és munkahely egysége, ami sokáig kritériuma volt a település létének. Fontos eleme a megfogalmazásnak a hajlék vagy lakóhely, ahol az ember él, megpihen, ami az otthona. Ez

lehet egy barlang, lehet egy összetákolt viskó, vagy egy családi ház, esetleg többemeletes panelház. Szintén fontos eleme a településnek a munkahely, ami bizonyos esetekben összeolvadhat a lakóhellyel, például, ha egy épületben van a lakóhely és a műhely, ahol a lakók dolgoznak. A lakó- és munkahely egysége megvalósulhat egy település határain belül is. Ilyenkor a két helyszín között van egy periodikus mozgás, ami legtöbb esetben egy reggeli és egy délutáni mozgással jár együtt, de természetesen vannak, akik több műszakban, vagy éjszaka járnak dolgozni. A nagyvárosok és a társadalmak társadalmi-gazdasági fejlődésével azonban a munkahelyek olyan nagyarányú koncentrációja valósult meg, amikor a lakó- és munkahelyek olyan távol kerültek egymástól, hogy sok esetben a két helyszín két különböző közigazgatási egységbe került. Ez természetesen feltételezi az infrastruktúra nagyarányú fejlődését is. Megjelenik az ingázás és megjelennek az úgynevezett alvótelepülések. Ez azonban felveti a hagyományos „*mendöli*” definíció átértékelésének szükségességét, ugyanis a térbeli egység kritériuma itt már nem valósul meg.

Az újszerű megközelítések között rendszerszemléletű értelmezést jelent TÓTH JÓZSEF geográfus álláspontja, aki szerint a település egy adott földrajzi környezetben, annak elemeivel intenzív kölcsönhatásban élő gazdasági, társadalmi, infrastrukturális és természeti szférák kölcsönhatáson alapuló, együttműködő rendszere (1.1. ábra). Ha feltételezzük az egyes szférák harmonikus fejlettségét, akkor ideális esetben a szférák kapcsolatrendszere egy tetraéderrel tehető szemléletessé, amelynek alapja a természeti környezet, három másik lapja pedig a gazdasági, társadalmi és infrastrukturális szféra. Az élek mentén az egyes szférák között különböző erősségű kölcsönhatás van. A település maga, ezen struktúrák és azok kölcsönhatásainak együtteseként értelmezhető. E rendszerek bonyolultsági szintjei szerint különíthetők el a különböző településtípusok, így például a falvak és a városok is.



1.1. ábra A település tetraéder-modellje

Forrás: TÓTH, 1996.

KOVÁCS Zoltán (2007) rövid megfogalmazása szerint a település olyan, az ember által ideiglenesen vagy állandóan lakott hely, amely lakó- és gazdasági célú épületekből, valamint a hozzájuk tartozó egyéb építményekből (pl. utak, hidak, közterek) áll. Eszerint a település kiszolgálja a benne lakók fizikai és szellemi igényeit, tükrözi a lakóinak múltját és jelenét, a helyi kultúra sajátosságait.

1.3. A települések csoportosítása

A Földön nagyon sokféle település alakult ki a múltban és létezik napjainkban is. Nagyon sok esetben a települések helyi adottságokhoz, szokásokhoz igazodva fejlődnek, így sajátos típusaik, csoportjaik is kialakulhatnak. A sokféleség és a sokszínűség indokolja a különböző csoportosítási szempontokat, melyek mindig a települések egy-egy jellemző tulajdonságának kiemelése szerint próbálják rendszerezni a településeket.

A települések csoportosíthatóak *nagyságuk*, lakosságszámuk szerint. Ez a fajta tipizálás hagyományos ugyan, azonban nagyon sok problémát vet fel. Először is túlságosan mesterségesnek hat, hiszen hol húzzuk meg a határt két kategória között és miért pont ott? Másrészt nehezen lehet az egész Földre érvényes módon elkészíteni, hiszen a településnagyság mást jelent a Föld különböző országaiban. Például Kínában a kisváros kategóriába eső település népessége 100 – 200 ezer fő, míg Magyarországon ez a népességszám már csak a jelentős vidéki városokra jellemző. Ennek megfelelően számos rendszer létezik a Föld különböző országaiban, itt most a Magyarországon elfogadott rendszert tekintjük át (1.1. táblázat).

1.1. táblázat

Települések lélekszám szerinti csoportosítása

Lélekszám	Településkategória
500 fő alatt	Törpefalu
500-1 000 fő	Apró falu
1 000 – 2 000 fő	Kis falu
2 000 – 5 000 fő	Nagyfalu
5 000 – 10 000 fő	Óriásfalu
10 000 – 25 000 fő	Kisváros
25 000 – 50 000 fő	Középváros
50 000 – 100 000 fő	Nagy középváros
100 000 – 250 000 fő	Nagyváros
250 000 – 500 000 fő	Regionális központ
500 000 – 1 000 000 fő	Nemzetközi regionális központ
1 – 2,5 millió fő	Főváros
2,5 – 5 millió fő	Világváros
5 – 10 millió fő	Nagy világváros
10 millió fő felett	Megaváros (Óriásváros)

Forrás: TÓTH, 2003.

A települések csoportosíthatók jellemző *funkcióik* szerint (lásd későbbiekben), amikor a gazdasági munkamegosztásban játszott elsődleges vagy kiemelkedő szerepkör szerint alkotunk csoportokat, például mezőgazdasági, ipari és szolgáltató szerepek. Általánosságban elmondható, hogy a falvak többségére a mezőgazdasági szerepkör túlsúlya a jellemző, míg a városok elsősorban ipari és szolgáltató tevékenységükkel emelkednek ki.

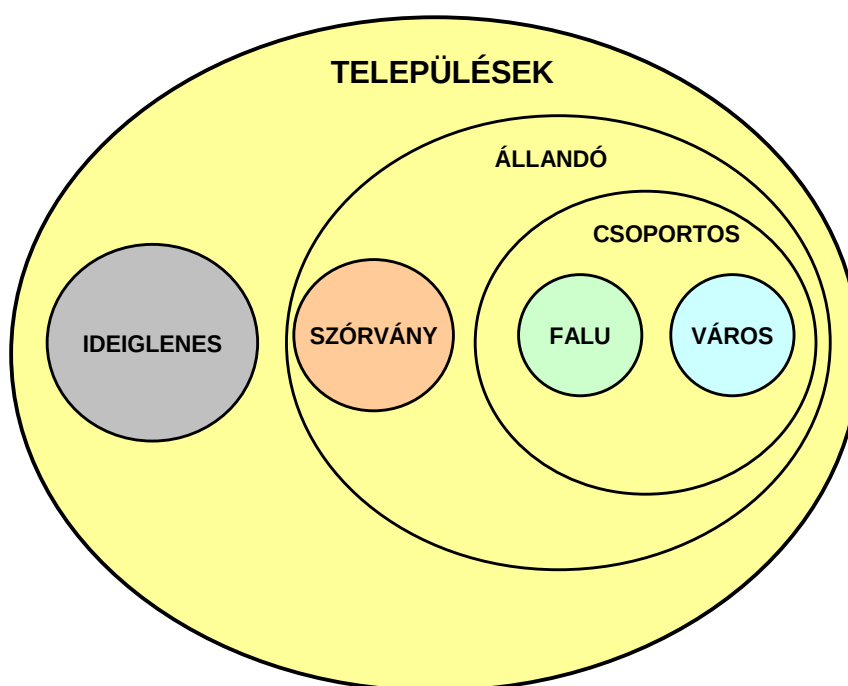
A települések csoportosíthatók aszerint, hogy a település hajlékai *ideiglenesek* vagy *állandóak*. Átmenetet képeznek a két csoport között az állandó lakóépületekből álló, de csak szezonálisan lakott települések. Ilyenek lehetnek a pásztorkodással foglalkozó hegyi pásztorok nyári szállásai, vagy egyes nyaralótelepek.

Vizsgálható a *lakóépületek száma* is, eszerint beszélünk magányos vagy szórványtelepülésekről (pl. tanya, farm, kutatóbázis), és csoportos településekről (falu, város).

Talán a legnehezebb csoportokat alkotni a települések között az *alaprajzuk* szerint. Az egyes települések morfológiája ugyanis jellegzetes helyi viszonyokat, természeti adottságokat is tükrözhet, jellemzően megváltozhat a fejlődésük során, így teljesen egyedivé válik a legtöbb esetben. A települések morfológiájával a későbbiekben még foglalkozunk.

A települések csoportosíthatók továbbá a *településhierarchiában betöltött szerepük* szerint is. A hierarchiában magasabb helyet foglalnak el a központi funkciókkal rendelkező városok, míg a csak helyi lakosságot ellátó, központi funkciókkal jellemzően nem rendelkező falvak a hierarchia legalacsonyabb szintjeit foglalják el.

Abban az esetben, ha a települések osztályozásánál több szempontot is figyelembe veszünk, így a település állandóságát, a lakosok és lakóépületek számát, a település társadalmi-gazdasági szerepkörét, a településrendszeren belül betöltött szerepkörét, stb., akkor ezen szempontok szerint a legelfogadottabb csoportosítás a következő:



1.2. ábra

A települések általános csoportosítása

Forrás: SZÜCSNÉ, 2007.

A települések fejlődésére ható tényezők: a telepítő tényezők. A települések, különösen a nagyobb méretű települések mindig ott jönnek létre és indulnak növekedésnek, ahol kedvezőek a feltételek. De milyen feltételek? A települések fejlődésére hatnak *természeti, társadalmi, gazdasági* és esetenként *politikai tényezők* is.

1.4. Telepítő tényezők

1.4.1. Természeti tényezők, mint telepítő tényezők

Az ókorban és a középkorban ezek szinte kizárólag a kedvező **természeti feltételeket** jelentették. Az ipari forradalmat követő technikai fejlődés következtében megnőtt a gazdasági-politikai tényezők szerepe. Bár a különböző hatótényezők együttesen befolyásolják a települések fejlődését, a kedvező természeti adottságok máig megőrizték meghatározó

szerepüket. Ezért lehetséges, hogy a legnagyobb mai települések kedvező természeti feltételek között jöttek létre.

Egyik ilyen szempont volt a település *védhetősége*. Ezt biztosíthatta egy *magaslat* pl. Buda, Athén, egy folyón lévő *sziget* pl. Párizs, vagy egy tengeri sziget. Jól védhetőek voltak a tengerbe nyúló, keskeny *félszigetek* pl. Bombay, a mélyen benyúló *tengeröblök*, pl. Tokió, vagy a folyók nagy kanyarulatainak belső oldalai, pl. Bern.

Fontos természeti feltétel volt és napjainkban is az, az *ivó- és öntözővíz* biztosítása. Különösen a száraz, félszáraz területeken lehet kiemelt jelentőségű. Például Kairó nem véletlenül épült a Nílus deltavidékének kapujába, hiszen a sivatagban a legfontosabb természeti feltétel a víz.

A kereskedelem fejlődésével egyre fontosabb telepítő tényezővé lépetek elő a *kereskedelmi útvonalak*, a kereskedelem számára kedvező forgalmi helyzetben lévő települések. Ilyenek voltak a *hídvárosok*, ahol a folyón való átkelés lehetőségei biztosítottak voltak pl. gázló, később híd segítségével. Magyarországon például a Tiszán Tokaj, Szolnok, Szeged voltak ilyen városok. Különösen azok a hídvárosok fejlődtek erősen, ahol különböző tájakról érkeztek árucikkek. Ide sorolhatjuk a *folyók összefolyásánál* kialakult szárazföldi városokat pl. Szeged, Lyon, a *folyótorkolatokban* fejlődő tengeri kikötőket, pl. Rotterdam, Hamburg, a kikötésre alkalmas *tengeröblöket*, pl. Fiume (Rijeka), *tengerszorosokat*, pl. Isztambul. A szárazföldi kereskedelem fontos útvonalai voltak a hegyvidékeket átszelő árkok, a magashegységek hágói. Ezek kapuiban, kijárataiban szintén jelentősebb települések fejlődhettek (pl. Pilisvörösvár, Kolozsvár, stb.).

A kereskedelem számára különösen kedvező helyzetben voltak az úgynevezett *vásárvonalon* lévő települések. Ez a síkvidék és a hegyvidék találkozásának vonalát jelentette, hiszen itt a két eltérő táj eltérő termékei cserélhettek gazdát. Különösen a patakok, kisebb folyók völgyeinek bejáratánál lévő városok fejlődtek gyorsan, hiszen itt voltak a legjobbak a közlekedés feltételei. Például Magyarországon ilyen vásárvonalon fekszik Miskolc, Eger, Gyöngyös és Pest. Hasonló helyzetben vannak a sivatagok peremén fekvő városok, pl. Kartúm, Taskent, Szamarkand.

Fontos szerepe lehetett a települések megtelepedésében a *domborzatnak* is. Ide tartoznak a síksági területek árvízmentes térszínei, pl. folyóteraszok, löszhátak, de egy-egy medence központi helyzetű területei is, pl. Párizs az Ile-de-France, London a Londoni-medence központjában.

Az ipari forradalom után előtérbe kerültek az iparosodásban egyre fontosabb *nyersanyaglelőhelyek*. Különösen szembeűnő Európa egykori nagy iparvidékeinek, városegységeinek kialakulásában a kőszén és a vasérc, mint telepítő tényező, meghatározó szerepe. Nagy-Britanniában, a Ruhr-vidéken, a Saar-vidéken minden esetben a kőszén vagy a vasércbányászat vonzotta a feldolgozóipart, s ezzel együtt a munkáskezek tömegeit.

1.4.2. Gazdasági, társadalmi és politikai tényezők, mint telepítő tényezők

A XX. században egyre nagyobb szerepet kaptak a **gazdasági** és a **társadalmi tényezők** is, így látszólag a természettől független telepítő tényezők is szerepet kaptak a települések fejlődésében.

Ilyen tényező lehet a *kedvező közlekedési helyzet*, ami nem feltétlenül jelent a korábbi koroknak megfelelő kedvező természeti adottságot (mint pl. a hídvárosok). Ilyen lehet két vagy több vasútvonalnak a találkozása (például Nyíregyháza fejlődésében fontos szerepe volt), nagy autópályák találkozási pontja, egy nagyobb határátkelőhely (pl. Hegyeshalom).

A formálódó, majd egyre jobban összefonódó városi agglomerációk települései között magasan fejlett infrastrukturális hálózatok épültek ki (energetikai hálózatok, közlekedési útvonalak, információs hálózatok), amely egyre több ipari és nem-ipari jellegű tevékenységet

vonzott ezekbe a település-együttesekbe, tovább gyorsítva ezen települések fejlődését. Ezek az úgynevezett *agglomerációs és kooperációs előnyök* szintén telepítő tényezőként hatottak.

A **társadalmi tényezők** közé sorolhatjuk a dinamikusan fejlődő régiók városainak erős vonzerejét, ami a bőséges *munkaerő-kereslet* formájában nyilvánulhat meg. Ugyanakkor vannak olyan válságövezetek, ahol folyamatosan jelen van a magas munkanélküliség, az elvándorlás miatt ezek a települések veszítenek lakosságukból. Társadalmi tényező és jelentősen meghatározza egy település fejlődését a *lakosság nem és kor szerinti összetétele*, hiszen az előregedő települések jövőbeli munkaképes lakosaikat veszítik el, ugyanakkor a fejlett világ nagyvárosaiban „szinglik” növekvő aránya szintén kedvezőtlenül befolyásolja a jövőbeli munkaképes lakosság arányát.

A társadalmi tényezők közé sorolhatjuk a fejlett világ országaiban megnövekvő szabadidő mennyisége miatt egyre jelentősebb *turizmust*. Egy-egy fontosabb történelmi esemény színhelye, bizonyos vallási központok, kulturális események, csöndes, nyugodt falvak olyan mértékben vonzzák az ide látogatókat, hogy erre jelentős kiszolgáló intézmények, épületek települhetnek. A megnövekvő munkalehetőségek, az infrastruktúra fejlődése természetesen a település fejlődésére is kedvezően hat.

A települések fejlődésére **politikai tényezők** is hatnak. Ezalatt elsősorban azt értjük, hogy bizonyos településeknek a politika által preferált és támogatott fejlesztése előnyt biztosít a többi településsel szemben. Különösen a volt szocialista országok „hírhedt” újvárosai ismertek (például új nyersanyag-lelőhelyek kiaknázására települt nagyvárosok Szibériában rendkívül kedvezőtlen természeti adottságok között, új ipari létesítmények mellé épített városok, például hazánkban Dunaújváros). Pedig újvárosokat a II. világháború után Angliában és Franciaországban terveztek és építettek, elsősorban a túlnépesedett nagyvárosok tehermentesítése céljából. Szintén a politikai tényezők meghatározó szerepét emelhetjük ki az Izrael által megszállt arab területeken épített zsidó telepek esetében.

Szintén politikai tényező lehet egy-egy átfogó településfejlesztési koncepció is, mely bizonyos településeket szükségképpen preferál.

Megjegyzendő azonban, hogy Magyarországon elterjedt CHOLNOKY JENŐ, majd MENDŐL TIBOR fogalomhasználatára alapján a *helyi energiák – helyzeti energiák* kifejezés pár is. Helyi energia: a helyi természeti adottságokból csak helyben adódó energia, amely a település fejlődését lokálisan serkenti. Ide sorolhatjuk a domborzat kedvező adottságait, az ivóvíz meglétét, az ásványkincsek előfordulási helyeit. Helyzeti energia: a települések fekvéséből fakadó előnyök csoportját jelenti. A településeknek a településrendszerben betöltött helyzetéből fakadóan vannak kedvező helyzetű és kedvezőtlen helyzetű csoportjaik, ezek jelentik a település relatív helyzeti energiáit. Ide sorolhatjuk az eltérő tájak érintkezési vonalán fekvő helyzeti energiákat, a kedvező forgalmi helyzetből fakadó előnyöket.

Összegzőképpen elmondhatjuk, hogy a települések fejlődésére rendkívül sokféle tényező hat, sokszor a különböző előnyök összetetten hatnak és befolyásolják a település fejlődését. Például hazánk fővárosa Budapest a Kárpát-medencében központi helyzetű, a Budai-hegység és az Alföld találkozási vonalán kialakult vásárvonalon fekszik, ahol a Duna is keresztülhalad. Jól védhető magaslatán épült fel a Budai Vár, amely körül az első komolyabb település kialakulhatott. Később itt létesültek az első hidak a Dunán, itt futottak össze a köz- és vasútvonalak, amelyek tovább gyorsították a fejlődését.

1.5. Mozgékony (ideiglenes) települések

Olyan településeket sorolhatunk ide, amelyek csak viszonylag rövid ideig maradnak meg egy adott helyen, majd az év egy bizonyos szakában, vagy folyamatosan költözve, helyüket megváltoztatják. Ide tartoznak a trópusi esőerdőkben élő, az esőerdő felégetésével mindig új termőföldet nyerő népcsoportok költöző falvai, melyek azonban egyre kisebb területeken mozoghatnak. Valamint ide sorolhatjuk a nomádok sátras falvait, amelyek az állatokat

követve, általában bizonyos évszakos ritmusban, változtatják helyüket (1.1. kép; 1.2. kép). Ilyen életforma jellemző Közép-Ázsia félsivatagos belső medencéiben, az Arab-félszigeten, Iránban, Észak-Afrikában, Észak-Kanadában és Észak-Ázsiában a tundra területeken. Az állandó költözésből fakadóan ezek a települések nem rendelkeznek állandó épületekkel, utcahálózattal stb. Sokszor azonban jellemzően kutak, források, illetve oázisok körül épülnek fel, így a vándorlási útvonal mentén jellemzően azonos helyeken jönnek létre. Maguk a hajlékok vagy a helyben található és építésre alkalmas anyagokból készülnek (pl. az esőerdőkben élő népcsoportoknál), vagy könnyű, egyszerűen szét- és összeszerelhető, szállítható elemekből épülnek fel (pl. sátrak, jurták).



1.1. kép

Nomádok és az ideiglenes sátraik Maliban

Fotó: DÉNES, 2007 (<http://www.fekete-feher.hu/>)



1.2. kép

Nomádok vándorlás közben Maliban

Fotó: DÉNES, 2007 (<http://www.fekete-feher.hu/>)

Ezek a népcsoportok rendkívül kis népességet képviselnek, így a Föld lakosságának csekély hányada él ezekben az ideiglenes településeken. Vannak azonban olyan országok, ahol a nomád életforma még napjainkban is fontos szerepet játszik, pl. Mongólia, Szomália. Mivel a gazdaság fejlődésével ezek a hagyományos életformák is visszaszorulóban vannak, sokszor társadalmi szükségszerűség is ezen népcsoportoknak a letelepítése, ezért az ilyen települések száma rohamosan csökken.

Az ideiglenes és állandó települések között átmenetet képviselhetnek olyan településformák, amelyek állandó lakóépületekből állnak, de csak szezonálisan lakottak. Például ilyenek lehetnek a hegyi pásztorok nyári szállásai, amelyet csak a nyári időszakban laknak, amikor a fűsivatagos medencékben igen magas a hőmérséklet az állatok és az emberek számára. De hasonlóan ideiglenesen lakottak lehetnek egyes nyaralótelepek, amelyek állandó épületekből állnak, de a téli időszakban teljesen üresen állnak.

1.6. Állandó települések

Az állandó települések helyüket nem változtatják, sok esetben több évszázados, esetenként évezredes múltjuk van. Lakosságuk száma szezonálisan ingadozhat, de folyamatosan lakottak. Elsősorban a népesség számától függően, illetve a népesség foglalkozás szerinti megoszlása alapján tipizálhatjuk ezeket a településeket.

1.6.1. Magányos (szórvány) települések

A magányos település esetében egy-egy lakóház és a körülötte található gazdasági épületek térben is jól elkülönülnek a másik, szomszédos lakóegységtől. A legkisebb települések, lélekszámuk 1 és 10 fő között mozog. Fontos jellemzőjük, hogy lakó- és munkahelyek is egyben. Kialakulásukat magyarázhatják természeti tényezők: pl. szélsőséges domborzati és éghajlati viszonyok. Ilyenek lehetnek a magashegységek erősen tagolt régiói, pl. Alpok, a szélsőségesen hideg éghajlat és az élelem korlátozott volta, pl. Kanada, Szibéria területei. Azok a területek, ahol a szántóföldi művelésre alkalmatlan földterületeket találunk, pl. erdőségek, legelők. Ugyanakkor bizonyos társadalmi és gazdasági jelenségek, folyamatok is elindíthatják a szórványok kialakulását. Ilyen lehet például az extenzív termelési mód, amely például jellemző volt Ausztrália és az USA farmgazdálkodására, ahol az érkező bevándorlók nagy területeken gazdálkodtak és elszórt farmokon telepedtek le. A földbirtokviszonyok megváltozása is eredményezheti szórványtelepülések kialakulását, például a korábbi nagybirtokos-rendszer egy földosztás után zömmel kisbirtokokká alakul át. Ilyenkor hirtelen megnő a földjeik közelébe kiköltöző emberek és ezzel együtt a magányos települések száma. Például ez volt megfigyelhető Magyarországon az 1945-ös földosztást követően, amikor is 75 000 új tanya jött létre.

Hagyományosan a legtöbb magányos település mezőgazdasági jellegű (úgynevezett *falusias magános település*). Ezek úgy alakultak ki, hogy a földműveléssel és állattartással foglalkozó emberek kiköltöztek a földjeik közelébe, részben azok védelme érdekében, részben a munka egyszerűbbé tétele miatt. Ide sorolhatjuk a magyar tanyákat (*1.3. kép*), az észak-amerikai és ausztráliai farmokat. Kialakulásuk jellegzetes történelmi időszakokhoz köthető, és a földrajzi elterjedésük is jól körülírható.

A legősibb csoportjaik Nyugat-Európa erdővel borított, tagolt, hegyvidéki területein alakultak ki a XI-XIII. század során, amikor a megnövekedett népesség erdőirtással nyert új földterületeket, és ezeken letelepedve földműveléssel foglalkozott. Ezek a tanyacsoportok Anglia nyugati területein, Franciaországban (Bretagne) és Németországban maradtak fent.

A XVI-XVII. században Angliában, Svédországban és Németországban az egy tagban kiosztott földterületekre telepedtek ki a tulajdonosaik.

Magyarországon a magyar tanyahálózat fejlődése jellegzetes történelmi és társadalmi folyamatok eredményeként, időben jól körülhatárolható időszakokban zajlott. Nemcsak a településföldrajz kutatói (MENDÖL, BECSEI, stb.), hanem a néprajztudomány jeles képviselői, köztük GYÖRFFY István is sokat foglalkozott ezekkel a folyamatokkal. A tanyák valószínűleg már a török hódoltság előtt is megjelenhettek az Alföldön, bár korlátozott számban. A török hódoltság idején azonban nemcsak a tanyák, hanem még a falvak lakossága is jórészt a nagyobb falvakba, illetve a városokba menekült, ahol nagyobb védeltséget élveztek. Ezzel az Alföld korábbi aprófalvas településhálózata jórész elpusztult. Ebben az időszakban a védtelen földek megművelése szinte teljesen visszaszorult, ehelyett legeltető állattartás vált jellemzővé. A török kiűzését követően a korábban elnéptelenedett területeket fokozatosan ismét szántóföldi művelés alá vonták, így a megművelt földek egyre távolabb kerültek a városoktól. Eleinte csak ideiglenes nyári szállások létesültek a földek közelében, amelyek már a tanyák elődeinek tekinthetők, de az itt dolgozók megőrizték a falvakban lévő házaikat, ahol a családjuk tartózkodott. Ez volt a tanyahálózat fejlődésének **első fázisa**. Szintén ebben a fázisban telepedtek le az Alföld területén jellegzetes, úgynevezett *tanyautcákba* az ideérkező szlovák (pl. Békés, Tótkomlós, Szarvas) és német (pl. Bácska) telepesei. A folyamat tovább folytatódott a Tisza szabályozását követően az árvízmentesített területeken és a megkötött futóhomokon is („tanyák kirajzása”, **második fázis**). Mivel a távolság az állandóan lakott településektől egyre nőtt, általánossá vált az a szokás, hogy a családok is kiköltöztek a családfővel a tanyára, s így a falubéli vagy városbéli házukat is felszámolták. A tanyák benépesülése a XIX. század második felében gyorsul fel igazán (**harmadik fázis**), amikor az új öröklési rend szerint csak a család legidősebb gyermeke örökölhette a falubéli házat, a többi gyermek kiköltözött a maga földjén épített tanyákra. A tanyák számának és népességének gyarapodásában óriási ugrást jelentett az 1945-ös földosztás, amikor az újonnan földhöz jutott kisparaszti tömegek költöztek ki a földjeiken létrehozott tanyákra (**negyedik fázis**). Néhány év alatt (1949-re) mintegy 75 ezer új tanya jött létre az Alföldön, s az ekkor tanyákon élő népesség meghaladta az 1 millió főt. Az 1950-es évektől azonban megindult a mezőgazdaság szocialista típusú átszervezése (tsz-esítés, nagytáblás művelés, stb.) és ez nem kedvezett a tanyavilág fejlődésének. A tanyákon élők életszínvonala egyre jobban elmaradt a falvak és különösen a mezővárosokban élőkétől, egyre nehezebben volt megszervezhető az itt élő gyerekek iskoláztatása, egészségügyi ellátása, stb. Másrészt az akkori településpolitika a tanyákat nem támogatta, sőt kifejezetten sorvadásra ítélte. Ennek eredményeként a tanyákon élők száma fokozatosan csökkent. Kivételt képezett ez alól néhány kedvezőtlen mezőgazdasági adottságú terület, ahol a kollektivizálás lassabban haladt, s itt a tanyahálózat is tartósabbnak bizonyult. Ilyen terület például a Kiskunság homokos területei, a Tiszazug és a Körös-vidék.

A politikai és gazdasági rendszerváltozással a XX. Század végén új lendületet vett a hazai tanyavilág fejlődése. Ennek oka lehet a földprivatizációkat követően ismét megerősödő magán agrárgazdálkodás, valamint a nagyvárosok közelében lévő tanyák turisztikai célú hasznosításának, mint új hasznosítási formának a megjelenése. Ilyen lehet például a gyereküdültetés, a lovaglás, a szabadidős és wellness központok elterjedése. Ezek nem növelik számottevően a tanyai népességet, de hozzájárulnak a tanyák fennmaradásához. Bizonyos nagyvárosaink körül a szuburbanizációs folyamatok részeként a város közeli tanyákra fiatalok is kiköltöznek, pl. Kecskemét térségében.

A hazai településrendszerben napjainkban a tanyák csak az ország bizonyos területein maradtak fenn viszonylag nagyobb sűrűségben. Ilyen területek a Kiskunság, a Tiszazug, a Körös-vidék és Nyíregyháza környéke. A tanyák morfológiájuk alapján alapvetően három csoportba sorolhatók: a **szórt tanyák** (1. kép, 3. kép) szórtan elhelyezkedő, egyedülálló magános települési formák; a **sortanyák** vagy **tanyautcák** általában országutak mellé települt sorba rendeződött házak csoportját jelentik; és a **bokortanyák**, amelyek jellegzetesen a

Nyíregyháza környékén megtelepedett szlovák (tírpák) telepések körbe rendeződött házait jelentik, s elsődleges céljuk a védelem volt az idegen környezetben.



1.3. kép

Tanya, illetve családi gazdaság bekötőúttal Magyarországon

Forrás: TÓTH, 2007 (<http://www.tothgeza.hu>)

Szintén jellegzetes a XVII-XIX. század során Észak- és Dél-Amerikában, Dél-Afrikában és Ausztráliában a gyarmatosító telepések földfoglalása, amikor farmokat hoztak létre. Ezek a farmok egy család tulajdonában és használatában lévő állandóan lakott házból és a hozzá tartozó gazdaságból álltak (*1.4. kép*).



1.4. kép

Amerikai farm gazdasági épületekkel

Forrás: Anonymus, 2007

Bár ezek a szórványtelepülések igen kis népességnek adnak otthont, mégis a Föld egyes országaiban a településhálózaton belül jelentős részt képviselhetnek.

A szórványtelepülések egy másik csoportját az ipar vagy bizonyos szolgáltató tevékenységek hívták életre, ezek az úgynevezett *városias magános települések*. Ilyenek például a magányos bánya- vagy ipartelepek, vagy közlekedési (*pl. vasúti őrház*), kutatási (*pl. meteorológiai állomás*), vízügyi (*pl. gátőrház*), egészségügyi (*pl. szanatórium*), idegenforgalmi (*pl. turistaház*) célokat szolgáló kisebb települések. Ezekre általában jellemző, hogy napközben több embernek is munkát adhatnak, míg az állandó lakók száma elenyésző.

A magányos és a csoportos települések nem különülnek el élesen egymástól, közöttük nagyon sok átmeneti típusú település foglal helyet. Ezek olyan 10-100 fő közötti állandó lakosú, sokszor nem önálló településegységek, amelyek 8-10 házból állnak, minden kiszolgáló intézmény nélkül. Ilyenek például a Németországban gyakori törpefalvak, a Nagy-Britanniában található aprófalvak (50-60 fő), az ún. hamlet-ek. Magyarországon ebbe a csoportba sorolhatók a nyírségi tanyabokrok, a tanyaközpontok.

Általában az dönti el, hogy hol húzzuk meg a határt a csoportos települések irányában, hogy a lakók és lakóházak száma hogyan alakul, hogy vannak-e kiszolgáló intézmények (*pl. bolt, iskola*), illetve, hogy közigazgatásilag önálló településről van-e szó.

1.6.2. Falusi települések

1.6.2.1. A falu fogalma és főbb jellemzői

A falvak pontos definiálása meglehetősen sokféleképpen történhet. A magyar Néprajzi Lexikon szerint egyszerű szerkezetű, korlátozott önállóságú, a városi központhoz vidékként tartozó, többnyire mezőgazdasági jellegű kis település. A meghatározásban szereplő mezőgazdasági jelleg valóban csak általánosságban érthető, mert bár hagyományosan valóban a falvak lakosai a mezőgazdaságban dolgoztak, napjaink urbanizációs folyamatai pontosan ezt a jellemzőjét formálják át a falvaknak. Tudniillik a lakosok egyre kisebb hányada dolgozik mezőgazdasági területen, egyre magasabb a szolgáltatási szektorhoz tartozó vállalkozásokban és szervezetekben dolgozók aránya. A korábban főként a városokra jellemző városias életmód elterjedésével, a falvak városiasodásával pedig a MENDŐL Tibor által kiemelt „*falusias jelleg*” (*laza, földszintes beépítés, alacsony népsűrűség, infrastrukturális elmaradottság a városokhoz képest*) is egyre inkább elmosódik. A kis település kifejezés pedig nagyon viszonylagos, mert a falvak népessége 100-tól több tízezer főig is terjedhet (*1.1. táblázat: óriásfalvak*), és az egyes országokban nagyon különböznek a mérethatárok.

Talán azt fogalmazhatjuk meg általános ismérvként, hogy a falvaknak általában viszonylag kevés vagy egyáltalán nincs úgynevezett központi funkciója, így lakóik számára csak az alapellátást biztosítják. Ezért a falvak a városokhoz kötődnek, azok vonzáskörzetében foglalnak helyet, azokkal szervesen együtt élnek. Ez az együttélés – mely történelmileg alakul(t) ki - egyaránt előnyös mindkét fél számára: a város magasabb színvonalú szolgáltatásokkal (*pl. pénzügyi szervezetek, egészségügyi és oktatási intézmények, stb.*) és potenciális munkahelyekkel¹ segíti a falvakat, míg a falvak a város élelmiszerellátásában vállalnak szerepet.

¹ Egy vidéki település esetében a fenntartható társadalmi fejlődésének elsődleges feltétele, hogy az őt integráló város (pl. tipikusan ilyenek pl. az alföldi mezővárosok) könnyen és gyorsan megközelíthető legyen. Ha ez a feltétel teljesül, akkor megállítható az elvándorlás és első lépcsőben kialakul az ún. kétlaki életmód, ahol is általában a család egyik kereső tagja a városban vállal munkát, míg a másik tagja a faluban dolgozik jellemzően az agrárszektorban, vagy mint alkalmazott, vagy mint önálló gazdálkodó. Ha a település az alapvető infrastrukturális létesítményekkel (*pl. csatornázottság, stb.*) rendelkezik és a környezete vonzó, megindulhat a városi lakosság kitelepülése, különösen, ha relatíve olcsó telkekkel tudják ösztönözni a magánépítkezéseket.

1.6.2.2. A falvak fejlődésének története

A falu az emberiség *legősibb* településformája, egyidős a mezőgazdasági műveléssel. Ennek megfelelően az *ókor* államokban a termékeny területeken (pl. *Egyiptom Nílus völgye, Mezopotámia, stb.*) alakultak ki az első ilyen jellegű települések. Az ókor nagy birodalmaiban (pl. *Római Birodalom*) kialakuló hatalmas városok közelében lévő falvak dinamikusabban fejlődtek, míg a perifériákon találhatóak egyre inkább leszakadtak.

Az ókor végére jellemző az ókori településhálózat pusztulása, városainak és falvainak sok esetben teljes megsemmisülése. A *középkori* feudális rend kibontakozásával, melynek alapját a mezőgazdasági termelés jelentette, váltak a falvak a legjellemzőbb letelepedési formává. Egyes kedvezőbb helyzetű, dinamikusán gyarapodó falvakból fokozatosan alakultak ki az ún. mezővárosok, mégis az ipari forradalomig az emberiség döntő többsége falvakban élt.

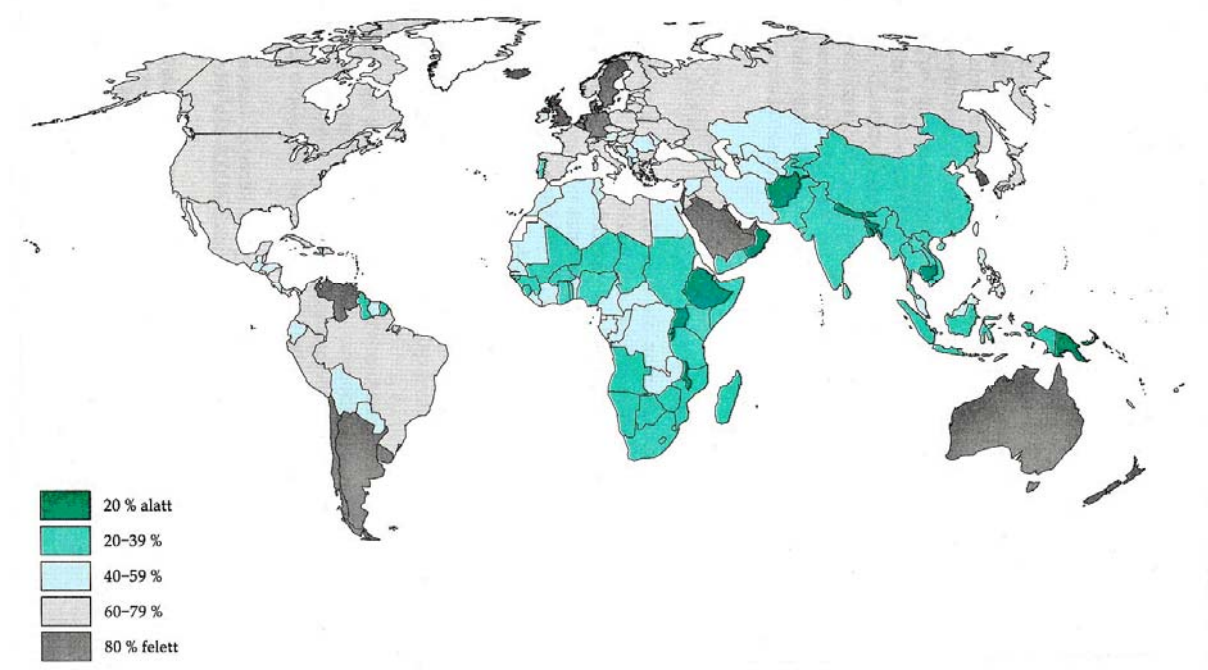
Az *iparosodással* párhuzamosan rohamosan csökkent a népességen belül a mezőgazdasági dolgozók aránya, és ezzel egyúttal a falvakban élők aránya is. 1995-ben a Föld lakosságának mindössze 55%-a élt falusi településeken, és a számítások szerint 2007-ben ez az arány 50%-ra csökkent. Ennek oka, hogy egyre többen költöztek és költöznek a gyorsan iparosodó nagyvárosokba. Másrészt a falvak jelentős részében megtelepedő ipari létesítmények és a szolgáltatások bővülő köre megváltoztatta a korábban falusias jellegüket. Így a fejlettebb országokban a falvak egy része városokká fejlődött, másrészt a falvakban élő népesség egyre nagyobb hányada már egyáltalán nem, vagy csak kis mértékben kötődik a mezőgazdasághoz. A falvak tehát fokozatosan elvesztették hagyományos szerepkörüket. Egyes csoportjaikra jellemző, hogy részben ipari és szolgáltatási feladatot látnak el, másrésztük pedig a közeli városok alvótelepüléseivé alakult át.

A *második világháború utáni* állapotokat tekintve megállapíthatjuk, hogy a világ különböző pontjain eltérő időben és mértékben lezajlott urbanizációs folyamatok miatt a falusias térségek fejlettségében is nagy különbségek alakultak ki (1.3. ábra).

Nyugat-Európa és Észak-Amerika fejlett infrastruktúrájának köszönhetően a falusias települések jól beilleszkedtek a gazdaság vérkeringésébe, fejlődtek és az ott élők ellátásának színvonala nem marad el jelentősen a városokban élőkétől. Különösen az Európai Unió² igen nagy gondot fordít és fordított különböző programok révén a vidéki térségek és bennük a falvak kiemelt támogatására. Jellemző ezekre a falusias településekre, hogy kifejezetten vonzóak lehetnek a nagyvárosból kiköltözők számára, így a korábbi elvándorlás helyett ma sok esetben a népességszám növekedése figyelhető meg, különösen a nagyvárosok agglomerációs övezetében elhelyezkedő falvak esetében. Ugyanakkor pl. a falusi turizmus fejlesztésével bizonyos területeken a korábban kifejezetten csökkenő népességű aprófalvas régiókban is sikerülhet megállítani a népesség elvándorlását, a települések előregedését.

Európa keleti felén azonban merőben más a helyzet: itt a falvakban élők életszínvonala sok esetben jelentősen elmaradhat városban élő *polgártársaiktól* (pl. *Románia, Magyarország, Oroszország, stb.*), de itt is voltak és vannak sikeres próbálkozások a falusias térségek felzárkóztatására. Ezzel szemben az ún. fejlődő országokban a múlt században lezajlott tömeges városba özőnlés nemcsak a felduzzadt nagyvárosoknak jelent óriási gondot. Nagy probléma az is, hogy a hihetetlenül elmaradott falvakban hogyan, milyen eszközökkel lehetne elindítani a fejlődést és megállítani a népesség tömeges elvándorlását.

² Az EU közvetlenül a regionális programjaival is segíti az uniós regionális GDP átlagának 75%-át el nem érő régiókat, illetve az itt élő településeket, mely programok egyaránt magukban foglalhatnak pl. iskolafejlesztéseket, falusi infrastruktúra-fejlesztéseket, de az agrárszféra támogatásához kapcsolódó vidékfejlesztési programok támogatása (pl. EMVA 2007-2013) is mérsékli ezen térségek leszakadását, illetve segíti felzárkózásukat. Alapvető uniós elvárás e települések fenntarthatóságának biztosítása, mind gazdasági, mind társadalmi és mind ökológiai értelemben.



1.3. ábra

A Világ országaiban a városi népesség aránya az összes népességből (1994)

Forrás: BERNEK Á. – SÁRFALVI B. (1996)

Az egyes országokban a falvakban élők aránya az össznépességen belül tehát utalhat az ország társadalmi-gazdasági fejlettségének szintjére, bár megjegyezzük, hogy ez az érték nagyban függ attól is, hogy az adott országban hol húzzák meg a falvak és városok közötti határvonalat.

A térkép adatait szemlélve megállapíthatjuk, hogy a legfalusiasabb társadalmakat Afrikában és Ázsiában találjuk. Néhány afrikai (pl. *Ruanda 94%, Burundi 92%, Uganda 86% és Malawi 85%*) és ázsiai (pl. *Bhután 93%, Nepál 89% és Banglades 80%*) országban a népesség túlnyomó hányada (több mint 80%-a) napjainkban is falvakban él. Ugyanakkor ez az adat csak általánosan jellemző az adott országokra. A legfejlettebb, legvárosiasabb társadalomban is lehetnek olyan régiók, amelyek kifejezetten falusiasak. Példaként említhetjük Angliában a Midlands területét, amely erősen urbanizált, míg Cornwall területére ma is a falvak túlsúlya jellemző. Magyarországon pl. a Szatmári-síkság és, Cserehát területén, valamint Somogy és Zala megyékben jellemzően magas a falusi népesség aránya.

1.6.2.3. A falvak morfológiája

A falusias településeket szokás alaprajzuk szerint tipizálni. Fontos azonban hangsúlyozni, hogy az eredeti – sok esetben több évszázados múltra visszatekintő- „falusias” alaprajzot, településszerkezetet, falusias arculatot ezek a települések az elmúlt kétszáz évben fokozatosan elveszíthették, miközben iparosodtak, esetlegesen várossá alakultak. Ezért ki kell emelni, hogy az alaprajzi típusok sok esetben már csak nyomokban, esetleg a település magjában vagy csak leírásokból ismerhetők fel.

A falu területe hagyományosan két részből áll: **belterület** (belsőiségek): lakóhelyek, gazdasági épületek, középületek, utcák, valamint **külterület** (külsőiségek): munkahelyek,

szántó, rét, legelő, szőlő, erdő, stb. A morfológiai jellemzők a belterületre vonatkoznak, elsősorban a lakó- és gazdasági épületek, a telkek, és az utcák futását vizsgálják.

Egyik típusa a falusias településeknek a **széttördelt település**, ahol egy településbe (közigazgatási egységbe) sorolt több településegység (házcsoport) nem épült össze egységes településsé (1.5. kép). Valószínűleg már meglévő falvakból kirajzással jöttek létre, majd a gyarapodó nemzetiség egymás mellé épített házaival bővültek. Nyugat-Európa mellett Magyarországon is felismerhető ez a típus a göcseji „szegek” és az őrségi „szerek” elnevezésű kisebb településeken, amelyek elszórt együtteseik alkotnak egy-egy falut. Egy-egy ilyen település további besűrűsödésével halmazfaluvá alakulhat át.



1.5. kép

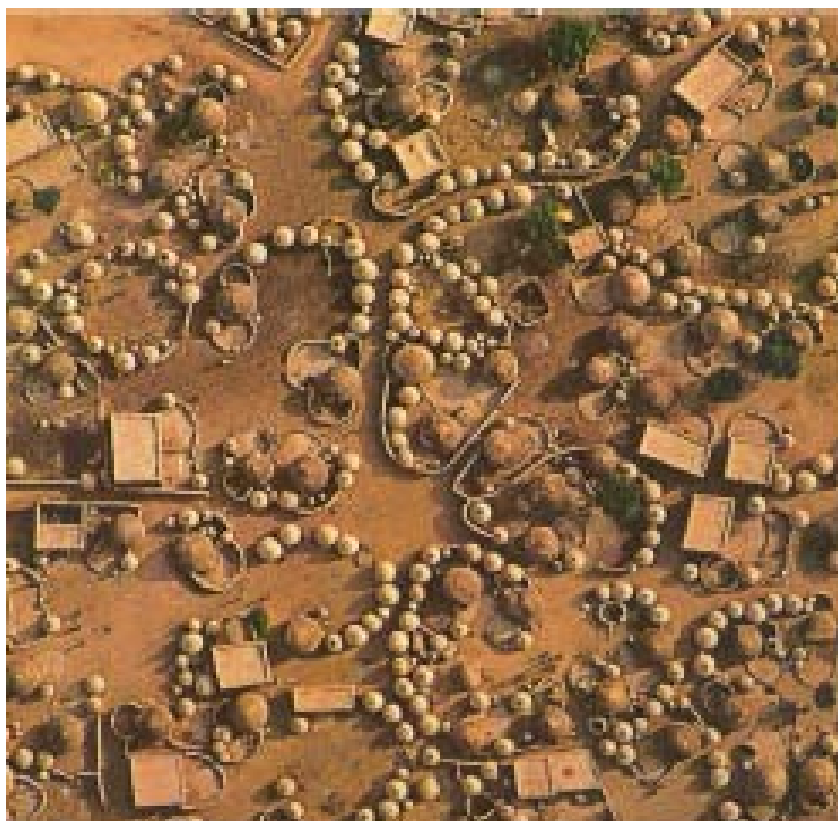
Pityerszer falu településszerkezete madártávlatból

Forrás: TÓTH, 2007 (<http://www.tothgeza.hu>)

Az egységes településeket alkotó falvak ősből típusai *szabálytalan alaprajzúak*, míg a fiatalabbak közöttük találjuk a *szabályos alaprajzú* falvakat, ahol a közlekedés megnövekvő szerepe miatt az utcák szabályos rendszert alkotnak és a telkek jellemzően a közlekedési útvonalakhoz igazodnak.

Az egyik legősibb alaprajzot tükrözi a **halmazfalu** elnevezés, amelynek szabálytalan alaprajzú telkein a házak szabálytalan összevisszaságban helyezkednek el, közöttük szabálytalan utcahálózat alakult ki (1.4. ábra; 1.6. kép; 1.7. kép). Kialakulhatnak egyetlen magányos, vagy szórványtelepülés terebélyesedésével, de egy szalagtelkes falu „halmazosodásával” is. Nemzetektől és népektől független ez a településforma, előfordul az egész világon.

Az 1.6. képen látható afrikai faluról készült légifelvételen is jól látszanak a látszólag rendezetlenül elhelyezkedő házak között kialakuló utcák és terek.



1.6. kép

Halmazfalu Afrikában

Forrás: www.ekt.bme.hu/EpGazd/epgaz3-telek.pdf

A halmazfalvak sajátos magyar változatát képviselik az ún. *kétfelteles halmazfalvak*, amelyek elsősorban az Alföld északi részén alakultak ki. Hagyományosan a nomád őseink téli szálláshelyeinek szerkezetét őrizték meg. Ezekre ugyanis jellemző volt, hogy a nomád lakosság a központi helyeken egy *magban felépült sátrakban* foglalt helyet, míg az állatok tartására a magot kívülről körülölelő *ólasöv* szolgált. A lakosság letelepedésével a központban kicsiny telkekre épült lakóházak épültek gazdasági épületek nélkül, míg a településmagot kívülről egy laza beépítésű, ólakat és istállókat is magában foglaló *ólaskert* veszi körül. A népesség gyarapodásával és a szántóföldi növénytermesztés elterjedésével ez a hagyományos szerkezet átalakult. Az új generációk hely hiányában az ólaskert övben építkeztek, így megerősödött ennek a településrésznek a lakófunkciója, míg az állattartás kiszorult a tanyákra. Ennek megfelelően ezeknek a településeknek az alaprajza jellegzetesen halmazos-sugaras: a központból a falu széle felé tölcseyszerűen kiszélesedő („csordahajtó utak”) sugárutakat szabálytalan lefutású körutak kötik össze. Kiemelkedik a belső és külső övet elválasztó körút, amelyet védelmi célból megerősítettek. A sugárutak és a körutak közötti településrészek halmazosak, sok zsákutcával. Ilyen településszerkezettel rendelkezik pl. a hajdú-bihar megyei Hajdúböszörmény és Hajdúnánás.



1.4. ábra

**Halmazfalu: Mezőtárkány (Heves megye) belsőségének alaprajza 1869-ből
Korompay György nyomán**

Forrás: BORA – NEMERKÉNYI, 1993.



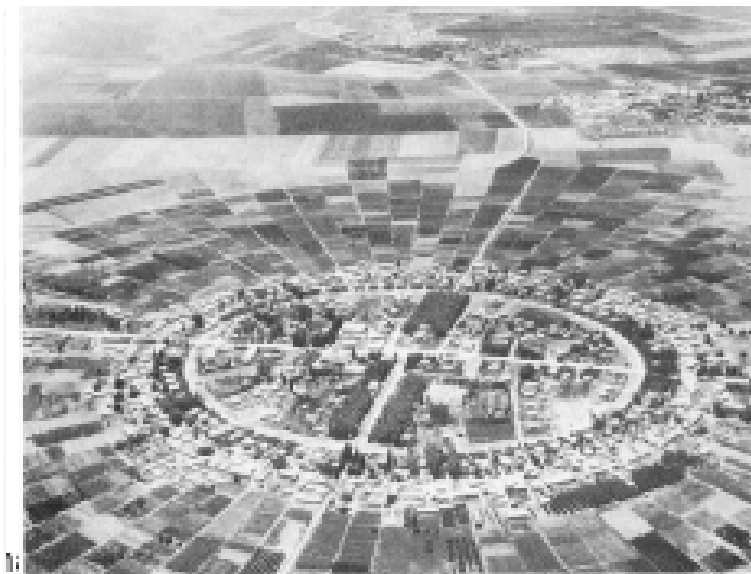
1.7. kép

Halmazfalu: Sajópetri településszerkezete madártávlatból

Forrás: TÓTH, 2007 (www.tothgeza.hu)

Átmenetet képez a szabályos és szabálytalan szerkezet között a **körfalu** (1.8; 1.9. kép). A lakóházak egy zárt, kör alakú teret fognak közre, a telkek legyezőszerűen kiszélesednek. A belső zárt térre egy vagy több bevezető út vezethet. Itt épültek fel a közösségi épületek, a

raktárak, az állatok éjszakai alvóhelyei. A szabályos kör alak azonban nagyban meghatározza a település térbeli terjeszkedésének határait, viszont katonailag nagyon jól védhető az ilyen település. A körfalu elveszítheti eredeti szerkezetét, ha a központi terét beépítik, vagy a terjeszkedés következtében a falu szélén újonnan épülő házak már szabálytalan elrendezésben épülnek.



1.8. kép

Nahalal település (Izrael) 1920-ban

Forrás: www.ekt.bme.hu/EpGazd/



1.9. kép

Nahalal település (Izrael) napjainkban

Forrás: ARTHUS-BERTRAND, 2008. (National Geographic, 2008. 6. évf. 2. szám)

Ennek megfelelően az ilyen falvak jellemzően ott alakultak ki, ahol az állatok éjszakai védelme igen fontos volt, pl. a Kelet-Afrikában kialakult *králok*. Elterjedhetett ott is, ahol egy nép hosszú ideig védekezésre szorult a gyakori támadások ellen, pl. Németország északkeleti részén, a szláv-germán érintkezés határán. Magyarországon igen ritka az ilyen alaprajzú település, talán a nyírségi tanyabokrok hasonlóak leginkább ehhez a formához.

A szabályos elrendeződésű falvak közé sorolhatjuk az úgynevezett **szalagtelkes falvakat**. Ezekben a falvakban az egymás mellett fekvő keskeny, hosszú, szalag alakú telkek hosszanti oldalukkal érintkeznek. A hosszú telkeknek az utcára néző végében helyezkednek el a lakóházak, ezektől távolodva pedig az állatokat kiszolgáló épületek, majd a veteményeskert, gyümölcsöskert. Gyakori, hogy egymás mögött több lakóépület is épült, a család együtt maradásával, így közök, zsákutcák alakulhattak ki. Lehet egyutcás (1.10. kép) vagy többutcás település, de az egyutcás az, amelyből kialakult a népesség gyarapodásával a többutcás forma.



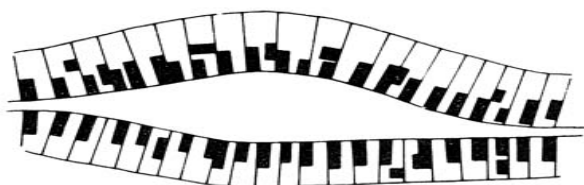
1.10. kép

Szalagtelkes útifalu: Herceggút (Borsod-Abaúj-Zemplén megye)

Forrás: TÓTH, 2007 (www.tothgeza.hu)

A szalagtelkes falvak tipikusan a feudalizmussal együtt fejlődtek és alakultak ki, a földesurak jobbágyainak letelepedésével. Ezért egész Európában elterjedt ez a faluforma. Számos altípusba sorolhatók, úgymint: *orsós utcájú falu*; *útifalu*; *sorfalu*.

Orsós utcájú falu, amikor a szalagtelkek által közrezárt utca a település közepe táján térszerűen kiszélesedik (1.5. ábra). Legtöbbször itt alakult ki a falu központja, itt épült fel a templom, itt kapott helyet a helyi piac is. A körfaluhoz hasonlóan a központ itt is a település jól védhető része. Észak-Németországban, Hollandiában és a történelmi Magyarországon is igen gyakori falutípus (pl. a Felvidék falvai és kisebb városai is).



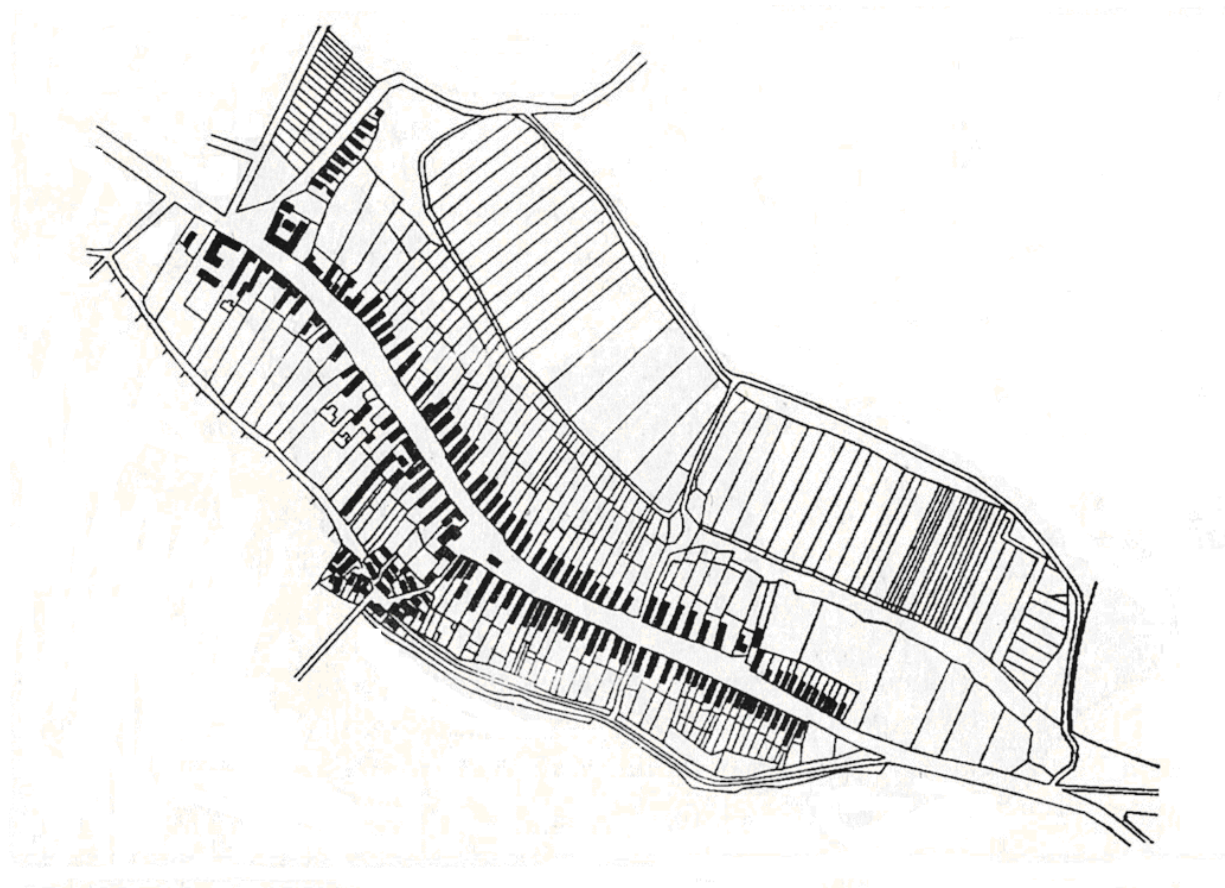
1.5. ábra

Orsós utcájú falu alaprajza

Forrás: Magyar Néprajzi Lexikon

Útifalu, ahol az átfutó országút egy vagy két oldalán helyezkednek el a szalagtelkek (1.6. ábra). A házak az utcára merőleges futnak, hosszúak, az utcafrontra néző ablakaik lőrésszerűek. A gazdasági épületek (csűrök) az udvar hátsó részén, a lakóépületre merőlegesen helyezkednek el, a szomszédos telkek épületei összeérnek, így egy összefüggő épületrendszer jön létre. Mindez összefüggésben van a település védelmi szempontjaival. Ez a településtípus Németországban igen gyakori, Közép-Európában a német telepesek letelepedésével kapcsolatos az elterjedése.

Így például hazánkban a Pilisben, Baranya és Tolna területén figyelhetők meg legszebb formáik.



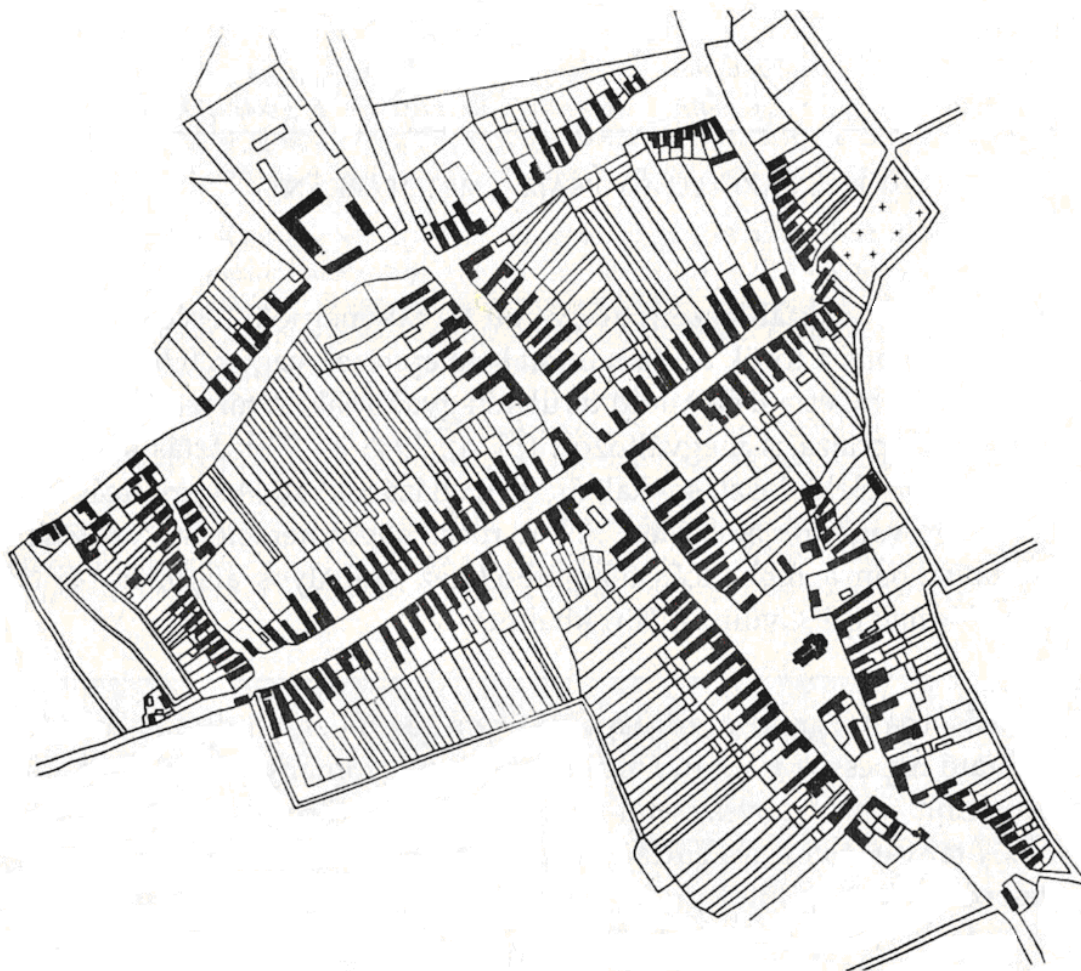
1.6. ábra

Egyutcsás szalagtelkes útifalu alaprajza: Ötvevény

Forrás: BORA – NEMERKÉNYI, 1993.

Természetesen ahogyan a többi település-típus esetében, itt is igaz, hogy az egységes szerkezetet a népességyarapodás és a falvak terjeszkedése, valamint a védelmi szempontok háttérbe szorulása jelentősen átalakította. Valószínűleg a legtöbb útifalu eredetileg egyutcsás útifalu volt, mellékutcák nélkül. Sokszor az országúttól távolabb települtek, ezért gyakoriak voltak a zsákutcás útifalvak. Ha azonban a falu már túl hosszúra nyúlt, a lakosság mellékutcákat hozott létre, így alakultak ki a többutcsás szalagtelkes útifalvak. Hazánkban ez vált az egyik leggyakoribb falutípussá (1.7. ábra).

A szalagtelkes útifalvak jellemző folyamata a *sikátorosodás*, ami jellegzetes közők, zsákutcák kialakulásához vezethet. A folyamat kezdetén a család utódai a család telkén úgy építkeznek, hogy az új ház a régihez a telek hosszában csatlakozik. Így egy idő után a telek egyik oldala teljes hosszában beépül. Ha idegen költözik a házak sorába, akkor a bejárati kaput el kell bontani és utat kell nyitni a hátsó épületek felé, így kialakul egy zsákutca.



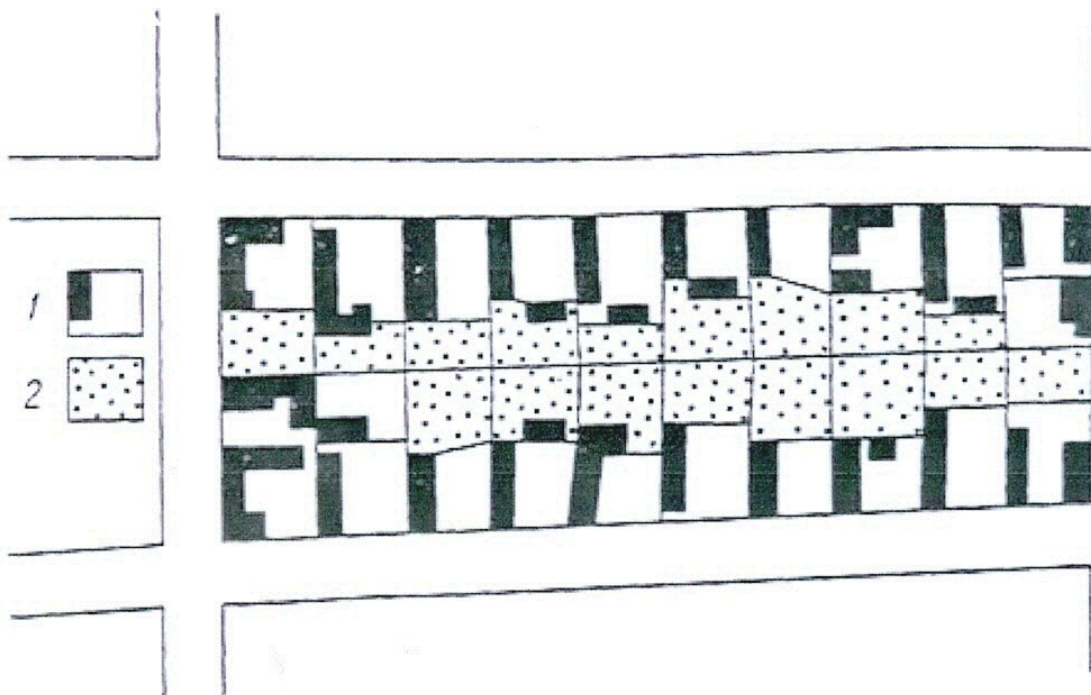
1.7. ábra

Többutcás szalagtelkes útifalu: Szany

Forrás: BORA – NEMERKÉNYI, 1993.

A szalagtelkes falvak harmadik típusa a **sorfalu**, amelynek jellegzetessége, hogy a telkekhez közvetlenül csatlakoznak a szántók és legelők, esetleg erdők parcellái is. A hosszú szalagtelkek nem az országút mentén helyezkednek el, hanem valamilyen természetföldrajzi elemet követnek, pl. patak, homokfal, elhagyott folyómeder. Tipikusan az erdőirtások nyomán (erdőtelkes falvak), valamint a lecsapolt lápok, mocsarak helyén (láptelkes falvak) alakultak ki, fiatalabbak az útifalvaknál.

A leghatározottabb alaprajzot a viszonylag fiatal, tervezett, **sakktábla alaprajzú falvak** (1.8. ábra, 1.11. kép) mutatják, ahol az utcák egymásra merőlegesek, és ún. telektömböket fognak közre, amelyek négyzet vagy téglalap alakúak. Elsősorban ott fordulnak elő, ahol tervszerű telepítések voltak, például Magyarországon főleg az Alföldön, ahol a török kiűzését követően jöttek létre ilyen falvak, elsősorban Békés és Csongrád megyében. Vannak ennél fiatalabb ilyen falusi települések is, pl. Hortobágy, illetve szabálytalanabb szerkezetű települések újonnan épült településrészei mutathatnak ilyen szerkezetet.



1.8. ábra

**Sakktábla alaprajzú falu egy telektömbjének alaprajza
Szarvas (Békés m.), 1: ház; 2: kert**

Forrás: Szarvas 1916. évi kataszteri térképe (<http://foldrajz.ttk.pte.hu/>)



1.11. kép

Sakktábla alaprajzú településrészlet: Mesterszállás

Forrás: TÓTH, 2007 (www.tothgeza.hu)

1.6.3. Városi települések

„Ez a városok korszaka. Mindenünk a város:
bekebelez bennünket, mi pedig még örülünk is neki.”

Onookome Okome nigériai író

Napjainkban a Föld mintegy 6 milliárdnyi népessége zömmel letelepedve él. A népesség az ipari forradalom kezdetéig elsősorban falvakban, falusias településeken élt, majd a városok elterjedésével, növekedésével párhuzamosan folyamatosan nőtt a városlakók aránya. Bár ez az arány folyamatosan változik, a számítások szerint 2007-ben közel 50–50% lesz a falvakban és a városokban élők aránya a Földön.

1.6.3.1. A város fogalma és főbb jellemzői

A Föld különböző országaiban nagyon különböző módon határozzák meg a város fogalmát. E tekintetben az országok teljesen önállóan döntenek arról, hogy mely településeket tekintik városnak és melyeket nem.

Az országok egy részében a településhálózat nagyobb népességű településeit tekintik városnak, ezért egy bizonyos népességszám fölött minden település városi jogállású. Ezt nevezzük *statisztikai városfogalomnak*. Általában a fejlettebb országokban ez a határ alacsonyabb népességszámnál van, például Norvégiában és Svédországban 200 fő, Ausztráliában 1 000 fő, Franciaországban és Németországban 2 000 fő. A fejlődő országok többségében viszont csak jóval népesebb települések lehetnek városok, például Szudán 5 000 fő, Szenegál 10 000 fő. Természetesen ez nem általános törvényszerűség, hiszen például a nagy népsűrűségű Japánban 50 000 főnél húzták meg a város-falu határát. Amennyiben a városi jogállás kizárólagosan a népességszámtól függ, úgynevezett egykomponensű városfogalomról beszélünk. Gyakori azonban az is, hogy a népességszám mellett egyéb mutatókat is megvizsgálunk a városi rang megítélésakor. Ilyen lehet például a népsűrűség, a lakásszám, a mezőgazdasági foglalkoztatottak aránya. Ebben az esetben többkomponensű városfogalomról beszélünk.

Az országok egy másik csoportjában városnak azokat a településeket tekintik, amelyek központi funkciókkal rendelkeznek és saját lakosaik mellett a vonzáskörzetük településeinek lakóit is ellátják. Ez az úgynevezett *funkcionális városfogalom*, amelynek megállapításához általában valamilyen komplex mutatót használnak. Ennek megállapítása során vizsgálják a központi funkciókat, a helyi foglalkozási szerkezetet, az infrastruktúra fejlettségét (*pl. szilárd burkolatú utak hossza, közcsonna-hálózat hossza, stb.*). Fontos szempont lehet a település történelmi hagyománya is. Magyarországon is ilyen típusú városfogalom az elfogadott, hazánkon kívül Belgiumban, Brazíliában, Mongóliában, Kínában is hasonló kritériumai vannak a városi jogállásnak.

Sok olyan ország is van a Földnek, ahol a két városfogalmat együttesen alkalmazzák. Összefoglalva tehát a csoportos települések közül azokat, amelyek viszonylag nagy számú funkcióval (központi funkcióval) és ezeknek a funkcióknak magasabb hierarchiaszintjével bírnak, valamint ezen funkciók révén vonzáskörzettel rendelkeznek, városoknak nevezzük. Ebből egyértelműen látszik, hogy nem a népesség száma határoolja el a falut a várostól, vagyis viszonylag kisebb népességszámú település is rendelkezhet olyan szintű és számú funkcióval, amely alapján városnak nevezhető. El kell azonban mondanunk, hogy a népességszám növekedésével szükségszerűen megjelennek bizonyos funkciók, ezért a kellően nagy települések általában jogosan értelmezhetőek funkcionálisan városként (TÓTH, 2002.).

Megjegyezzük, hogy sok országban a városi jogállású települések és a városi szerepkört betöltő települések nem feltétlenül esnek egybe. Például Magyarországon 1945-ben mindössze 52 városi jogállású települést tartottak nyilván, ettől jóval több község is rendelkezett városi funkcióval, például sok járási székhely. A várossá nyilvánítások eredményeként 1990-ben 166 városunk volt, ez a szám nagyjából le is fedte a városi szerepkörű településeket. Az 1990-es évektől zajló nagyszámú várossá nyilvánítás miatt (2007-ben 299 városi jogállású települést tartottak nyilván Magyarországon) jelenleg az is előfordulhat, hogy városi jogállású települések nem vagy alig rendelkeznek városi szerepkörrel, pl. Elek, Ibrány. Mindeközben nyilvánvaló, hogy az elmúlt 50 évben nem fejlődött ilyen nagyszámú település várossá.

A városok a területi munkamegosztásban tehát különféle központi tevékenységek ellátására alkalmasak. Ezen tevékenységeinek ellátása közben, az erre alkalmas intézményei révén a város vonzó hatást gyakorol a közelében, vagy akár tőle távolabb elhelyezkedő településekre is. Rendelkezik tehát úgynevezett vonzáskörzettel. A központi funkciók köre megváltozhat a történelem során, elsősorban a gazdaság és a társadalom fejlődésével. Ilyen lehetett régen a városi piac, a nagyobb egyházi intézmények, oktatási intézmények, ma a munkahelyek, különböző szolgáltatások, pl. egészségügyi intézmények, nagyobb bevásárlóközpontok stb.

A városok jellemzésénél fontos kiemelni, hogy a városokban élők ellátottsága, életszínvonala általában magasabb, jobb, mint a vidéken élőké, pontosan ezért jelenthetnek nagy vonzóerőt a vidéki lakosság számára.

1.6.3.2. Az urbanizáció fogalma és főbb jellemzői

Az urbanizáció szó a latin eredetű „*urbis*” (város) szóból származik, a városfejlődés átfogó fogalma, melynek jelentése rendkívül összetetté vált. A magyar szakirodalomban a kifejezést kettős értelemben használjuk, a **városodás** és a **városiasodás** fogalmait is ehhez a kifejezéshez társítjuk.

A **városodás** alatt értjük a városok népességszámának gyarapodását, a falu-város lakosságszám arányának a városok javára történő megváltozását. Ez a jelenség két folyamatot is takar: egyrészt a városok népességszámának gyarapodását, amely jórészt a falvakból érkező bevándorlásból származik, másrészt a falusi települések várossá nyilvánítása is gyarapítja a városok és ezzel a városokban élők számát. Mindkét folyamat természetes velejárója a településrendszer fejlődésének. A városodás statisztikailag jól mérhető folyamat, amit a városok számával, a városlakók számával és a városlakók össznépességhez viszonyított arányával lehet jellemezni.

A **városiasodás** ezzel szemben azt a nagyon összetett folyamatot takarja, amely az egész településrendszer urbanizálódását jelenti, azaz egy minőségi fejlődési folyamatot. A városokban biztosított a vezetékes vízellátás, áramellátás, gázellátás, elvezetik és kezelik a szennyvizeket, az utak és a járdák szilárd útburkolattal rendelkeznek, kiépített oktatási és egészségügyi intézmények vannak, közvilágítás, tömegközlekedés biztosított, a kulturális intézmények széles köre várja a lakosokat. Mindez lehetővé teszi az úgynevezett *városi életmód* és *életforma* megjelenését és elterjedését. A városiasodás azonban nemcsak a városokban érezhető, hanem a falvakban is, így a falvakban élő emberek életmódja is fokozatosan városiasodhat. Ez odavezethet, hogy a város és falu közötti ilyen jellegű különbségek fokozatosan elvesznek, elmosódnak és így az egész településrendszer jellegében átalakulhat, megváltozhat. Különösen a fejlett társadalmi-gazdasági berendezkedésű országokban érezhető ennek a folyamatnak a közvetlen hatása. Ezzel szemben a gazdaságilag fejletlenebb országokban a falvak életkörülményei még messze elmaradnak a városokétól, és ez a különbség késztet sok millió embert arra, hogy a városokba vándoroljon.

1.6.3.3. A városfejlődés története

Az emberiség történelme során kialakult települések közül mindig kiemelkedtek bizonyos települések, amelyek népességszámuk, városi rangjuk szerint a településhálózat kisebb vagy nagyobb központjai lettek. Az urbanizáció azonban igen kis számú népességet érintett, hiszen az ipari forradalmat megelőzően a Föld összlakosságának mindössze 2%-a lakott városokban. Csak az iparosodást követően vált világméretű jelenséggé a városodás, s ez eredményezte a városlakók számának hihetetlen mértékű növekedését. A városok fejlődésében, az egyes várostípusok kialakulásában jellegzetes korszakokat különíthetünk el.

A. Az első állandó települések, az első városok

Az emberiség első állandó települései, amelyek inkább apró falvak voltak, körülbelül 10-12 ezer évvel ezelőtt épülhettek meg Eurázsia kedvezőbb éghajlatú és domborzatú tájain (pl. India, Közép-Ázsia medencéi, Európa alföldi területein) és Kelet-Afrika magasföldjein. Az ekkor élő emberek életében a vadászat, halászat és a gyűjtögetés volt a fő élelemszerzési mód, rendkívül alacsony volt a népsűrűség, és a népesség száma is igen lassan gyarapodott. A vadon élő állatok és növények háziasítása fokozatosan ment végbe, és az addig jellemzően a magasabb térszíneken élő emberek fokozatosan húzódtak le a termékenyebbnek bizonyuló folyóvízi síkságokra (pl. Mezopotámia, Egyiptom, az Indus-völgye). Az egyre fontosabbá váló növénytermesztés fontos következményekkel járt a települések fejlődése szempontjából. A föld műveléséhez az év nagy részében egy adott helyen kellett maradni, ez nagymértékben segítette az állandó települések kialakulását. Másrészt az élelem mennyisége jelentősen megnőtt, ami a népesség gyorsabb növekedését és a népsűrűség növekedését eredményezte. Ugyanakkor az állandó települések fejlődésében i. e. 5 000 környékén figyelhető meg egy nagyobb lépés, ekkor jelentek meg és terjedtek el az első csiszolt kőszerszámok (pl. kalapács, balt, kés). Ezeknek az eszközöknek a használata hatékonyabbá tette az építőanyagok (pl. kő, fa) megmunkálását, így a lakó- és raktárépületek építése is könnyebbé vált. Másrészt növelték a földművelés hatékonyságát is, így a növekvő élelemmennyiség ismét a népesség és a népsűrűség növekedését eredményezte. Emellett megjelent a felesleges élelmiszer is, amit el kellett raktározni, el lehetett adni a piacon, ami a kereskedelem megjelenéséhez és további fejlődéséhez vezetett. Az eszközök készítésére pedig kézművesek specializálódtak, megjelent tehát a társadalom munkamegosztása, ami kedvezően hatott egyes településekre, elsősorban a kedvező közlekedési-kereskedelmi helyzetben lévők fejlődésére. Megkezdődött tehát az addigi homogén és falusi településrendszerből a városok kiemelkedése.

B. Az ókori birodalmak városa: az antik város

Az ókor legjelentősebb városai elsősorban vallási és uralkodói székhelyek voltak, melyeket városfal vett körül, központjukban pedig vár és templom állt. Lakosaik földművesek, vadászok, halászok, kereskedők, papok és katonák voltak.

A legidősebb városok, melyekről nemcsak írásos források, hanem sok esetben régészeti leletek tömegei tanúskodnak, közel 4000-5000 éve épültek, elsősorban Egyiptom és a Közel-Kelet egykori országaiban. Az egyik legjobban ismert ilyen ókori város, Uruk városa közel 5000 éve (Kr. e. 4000-3500) között épült, agyagból és nyers téglából **Mezopotámia** területén (1.12. kép). Szintén innen ismerjük Babilon városát, melynek fénykorában 200 ezer lakosa is lehetett. Meglehetősen sűrű városhálózata lehetett a föníciai partoknak, Júdeának (pl. Betlehem, Jeruzsálem) is. Az i. e. 1000 körül virágzó **Perzsiában** a királyok gazdag fővárosai (pl. Pasargada, Persepolis) hatalmas palotáikkal és egyéb polgári épületekkel rendelkeztek, jellegzetes építőanyagaik az agyag és a tégl mellett a terméskő és a márvány. Jellemző ezekre a városokra, hogy utcahálózatuk rendkívül zengugos, sok zsákutcával, ami a spontán építkezést bizonyítja.

Szintén jelentős városok épültek az ókori **Egyiptom** területén is. A Nílus termékeny völgyében viszonylag sűrű településhálózat jött létre, melyből a fáraók mindenkori székhelyei emelkedtek nagyobb városokká (pl. *Memphis, Téba*). Jellemző ezekre a városokra, hogy hatalmas épületei (piramisok, templomok) köré kiterjedt lakónegyedek épültek a katonák és a rabszolgák számára. A városok főbb pontjait széles utak kötötték össze, ami a tervszerű építkezésre utal. A várostervezés első példáját is Egyiptomban találjuk. Itt épült fel ugyanis Ekhet-Aton városa, amely ugyan rendkívül rövid ideig volt lakott, mégis észak-déli irányú, párhuzamos főutcáival, rendezett lakótelepeivel kitűnt az ókor korai városai közül.



1.12. kép

Az elképzelések szerint ilyen lehetett az élet Uruk városában

Forrás: www.garone.net/tony/uruktablet.html

Magasan fejlett civilizációk és városok jellemezték az ókorban az **Indus folyó völgyét** (pl. *Pataliputra*) és Kínában a **Sárga folyó völgyét**, pl. Anjang. Viszonylag jól ismert, jelentős város volt az Indus mentén épült Mohendzsó-dáro, ahol egy-, kétemeletes fürdőszobás lakóházak épültek sakktábla-szerű elrendezésben, közöttük helyenként burkolt utakkal, vízvezetékek nyomaival.

Szintén az ókor kiemelkedő városai alakultak ki a **görög városállamokban** pl. Athén, Mükéné, Spárta, Korinthusz i. e. 1000 körül, majd a görög gyarmatosítások korában a Földközi-tenger keleti medencéjének partvidékén, pl. Syracuse, Taormina. A görög poliszok tulajdonképpen kicsiny városállamok voltak, egy-egy város és a vonzáskörzetében elhelyezkedő falvak szervezeti egységei. A központi városokban már jellegzetes „városi” életforma figyelhető meg: elvált a mezőgazdaság, a kézműipar és a kereskedelem. A város központjában voltak a népgyűlések, a piac, a politikai élet színhelyei, ezeknek tágas tereket alakítottak ki. Ezt vették körbe a lakóépületek, majd a kisebb, végül nagyobb műhelyek következtek (pl. hajók építése) váltakozva a raktárakkal (pl. magtárak). A városokat fallal vették körül, és a falon kívül jelölték ki a szemétkerakó helyeket, a temetőket. A nagyobb városok körül lévő kisebb települések jellemzően a nagyvároshoz kötődtek pl. Athén kikötője volt Pireusz, a két települést közös fal is védte a támadásokkal szemben. A késői görög építészetben elterjedtek a szabályos alaprajzú városok, mint pl. a Nagy Sándor által alapított Alexandria.

Az ókor hatalmas városai alakultak ki a **Római Birodalom** területén is, nemcsak a mai Itália, hanem a provinciák területén is megfigyelhető az új nagyvárosok építése. Ezek a városok (pl. *Róma, Verona, Pádua, hazánkban Szombathely, Győr, Sopron, Regensburg*) városépítészetileg és a bennük élő emberek életszínvonalát is tekintve messze kiemelkedtek a korszak többi települése közül. A városok szerkezete sokban emlékeztet a görög városokra, de

természetszerűleg a kultúra és a vallás, a szellemi élet intézményei eltértek azoktól. Fontos kiemelni, hogy ezekben a városokban a műszaki infrastruktúra igen széles körben kiépült, például a vízvezeték-hálózat, a szennyvizet és a főlegesen csapadékvizet elvezető árkok, a szilárd burkolatú utak, a nyilvános vécék és fürdők.

A Birodalmat viszonylag sűrű városhálózat jellemezte, a legnépesebb város Róma volt, népességszáma fénykorában elérhette, sőt meghaladta az egymillió főt (egykes kutatók szerint akár 1,5 – 2 millió is lehetett).

Az ókor birodalmainak bukásával és a barbár népek pusztításaival az ókori városok nagy része elpusztult, lakosságuk száma nagymértékben csökkent. Például Róma a XIV. században lett pápai székhely, s ekkor mindössze húszezer állandó lakosa volt, mely mintegy 1 százada az ókorban, a Római Birodalom fénykorában ott élő lakosságnak.

C. A középkor városai: a feudális város

A középkori városok fejlődése lassan indult meg és más szempontok szabták meg az irányait, mint az ókorban. **Európában** a népvándorlás az ókor településeinek jórészt megsemmisítette, és két- háromszáz évig akadályozta az új településhálózat megerősödését. A kialakuló feudális rend nem segítette a városok fejlődését, hiszen elsősorban a hűbéri rendszerű mezőgazdasági termelésre épült, s ezt elsősorban a földek mellé települt kicsiny jobbágyszervezetek szolgálták ki legjobban. Az erősen falusias településrendszerben a megerősödő királyságok (pl. *Frank Birodalom*) területén és ott is elsősorban a *királyi székhelyek* és a nagyobb *vallási központok* váltak urbanizációs központokká (pl. *Lyon, Genf, Regensburg*). A középkor későbbi évszázadaiban egyre fontosabb szerep jutott az élénkülő kereskedelemnek, s ezzel együtt kiemelkedő fejlődést produkáltak a kereskedelmi útvonalakon fekvő városok (pl. *Lille, Firenze, Bologna, Köln, Basel*), a kikötők (pl. *Antwerpen, Genova, Hanza városok – Hamburg, Riga, Amerika felfedezése után Bristol, Liverpool, Rotterdam, Lisszabon*). Az egykori Római Birodalom helyén is újjáéledtek egyes városok, elsősorban Észak –Itáliában, az Ibériai-félszigeten, valamint Bizánc fejlődése emelhető ki.

A középkori városok szerkezetére jellemző, hogy a központi helyzetű templomot, városházát, iskolát elsősorban jól védhető helyen építették pl. dombtetőre. A városokat fallal vették körül, s ezen több városkapu nyílt. A város központjában helyezkedett el a vásártér vagy piac, a központtól távolodva a kézművesek, kereskedők házai következtek, amelyek egyben műhelyek és üzletek is voltak. Az ekkori városokra jellemző volt, hogy az utcák szűkek és zezugosak voltak, a zöldterületek teljesen hiányoztak, a vízellátást nem vezetékekkel, hanem lajtoskocsikkal oldották meg és a szennyvíz elvezetéséről sem gondoskodtak. Mindemellett Európa jelentős területein pl. Kelet-, Délkelet-Európában ezek a folyamatok jóval lassabban vagy nem is játszódtak le, így itt kevésbé urbanizált térségek jöttek létre.

A középkort lezáró reneszánsz irányzata már foglalkozott a tervszerű városépítésekkel, a rendezett utcakép kialakításával és a zöldterületek tervezésével, s ezzel előremutat az újkor városfejlődés irányába.

A középkor városfejlődésénél fontos kitekintünk a világ Európán kívüli területeire is. A már az ókorban is fejlett városokkal rendelkező **Kínai-alföld** és az **Indus** vidéke továbbra is a városok fejlődésének fontos központja maradt. Emellett a **DK-Ázsiában** ekkor virágzó Khmer Birodalom fővárosa *Angkor* emelhető ki (802-1432), amelynek becslések szerint 500 ezer – 1 millió lakója is lehetett, azonban a megerősödő Sziámi Birodalom támadásai során lerombolták (1.13. kép). Az óriási területen elterülő városból csak a kőből épült templomok maradtak fenn, amelyek környezetében egykor valószínűleg fából épült lakóépületek sokasága lehetett.

Az amerikai kontinens felfedezésekor az európai hódítók több hatalmas birodalmat és ezeknek városait találták. Legkorábban **Közép-Amerika** őserdeiben jött létre a *maja*

birodalom (250-900), melynek fővárosa Tikal volt, emellett közel 60 települést tártak fel az őserdő területén, amelyek a birodalom virágzásakor épültek. Az *azték birodalom* a Mexikói-fennsíkon épült ki, s fővárosát Tenochtitlánt a spanyol Cortez a világ legszebb városának nevezte. A **dél-amerikai kontinensen** kiépült *inka birodalom* az Andok völgyeiben és magas fennsíkjain építette fel városait és az ezeket összekötő szilárd burkolatú úthálózatot (1.14. kép). Fővárosa Cuzco volt, amely szabályos utcahálózattal és hatalmas palotákkal, a város szélein zsúfolt lakónegyedekkel rendelkezett, s a birodalom útjai itt futottak össze. Az Andok legkedvezőbb fekvésű területein épültek fel városaik, amelyek a későbbi évszázadok során is a városfejlődés főbb központjai voltak.



1.13. kép

Angkor városának romjai

Forrás: www.wikipedia.hu



1.14. kép

Az inka birodalom egykori úthálózata

Forrás: www.wikipedia.hu

A spanyol, illetve portugál gyarmatosítást követően Latin-Amerika területén alapvetően nagyobb települések, városok fejlődtek, amelyek katonai állomás, vallási központ és kereskedelmi funkciót töltöttek be. A városok központjaiban a spanyol építészet stílusjegyeit magukon hordozó épületek épültek, a lakóépületek nagy része is tágas belső udvaros, mediterrán jellegű épület volt. A kisebb települések, szóróványtelepülések fejlődése azonban elmaradt, részben a kedvezőtlen természeti adottságok, részben az indián fenyegetettség miatt.

Ezzel egyidőben az **észak-amerikai kontinensen** több gyarmatosító nagyhatalom: spanyolok, angolok, hollandok, franciák egyidejűleg hódítottak. Itt azonban nem volt kialakult bennszülött településrendszer, a városok is teljesen hiányoztak. A települések fejlődését az anyaországokkal való *kereskedelmi kapcsolatok* szabták meg (J. E. **Vance**: Vance-modell). Ennek megfelelően az új területek bejárása és feltárása után az első nagyobb települések a kontinens atlanti partvidékén létesültek, amelyek kivétel nélkül jó kikötőhelyek: St. Augustine (Florida-spanyol, 1565), Jamestown (Virginia-angol, 1607), Quebec (1608) és Montreal (1642) francia alapítású, Új-Amszterdam (1626-holland, a későbbi New York). Ezeken a kikötőkön keresztül indultak az anyaországokba a nyersanyagok, és ide érkeztek a cserébe hozott ipari késztermékek. A nagyobb kivándorlási hullámok során az érkező telepesek is először ezekben a városokban próbáltak szerencsét. A megnövekvő népesség azonban fokozatosan a szárazföld belső területein terjeszkedett és a kedvező természeti adottságoknak köszönhetően elsősorban mezőgazdasági termelést folytatott. Ennek megfelelően kisebb falvak és nagy területen farmok jöttek létre. Eközben a kikötőkből nagyvárosok fejlődtek. Ahogyan a farmerek egyre nyugatabbra terjeszkedtek a szárazföld belső területein is egyre több központ fejlődött várossá. Ezekben fokozatosan megerősödött a helyi ipar és mindez hozzájárult az anyaországtól történő fokozatos elszakadáshoz. Így a kikötők mellett kiépült a szárazföld belső településeinek rendszere, ahol a farmok és a nagyobb központok között fokozatosan alakult ki a kisvárosok hálózata. VANCE szerint a településrendszer ilyen irányú fejlődése fordítottja az európai fejlődésnek, itt ugyanis először a nagyobb központok alakultak ki, majd ezt követte a kisebb, alsóbb hierarchia-szintű települések kialakulása, míg Európában a kisebb települések közül emelkednek ki fokozatosan a nagyobb, központi jellegű települések. Mindebben a fejlődésben fontos szerep jutott az atlanti kereskedelemnek, mint külső tényezőnek.

Hasonlóan zajlott le **Ausztrália** településeinek fejlődése is, sőt Dél-Afrikában is alkalmazható ez a településfejlődési modell.

D. Az újkor városa: a modern város

Az újkori városfejlődés, bár fokozatosan és folyamatában követte a középkort, mégis óriási változásokat hozott a városfejlődésben. A gazdaság fejlődésének alapvető változásait hozta magával Amerika felfedezése, amelyet a hajózás, a kereskedelem és elsősorban a kikötők gyors fejlődése követett. A manufaktúrákra támaszkodó kézműipart fokozatosan felváltotta a modern, gépesített eszközöket alkalmazó *gyáripár*, amely hatalmas munkaerő-igénnyel jelentkezett, s a munkaerőt elsősorban a korábbi mezőgazdasági dolgozók köréből vonta el (*foglalkozási átrétegződés*). Mindez együtt járt az ipari termelés *nagymértékű koncentrálódásával*, és kedvezett a nagy *népességtömörülések* (nagyvárosok) kialakulásának. Ezért hatalmas tömegek települtek át a *falvakból a városokba*, ahol munkalehetőséget, jobb minőségű szolgáltatásokat (pl. kereskedelem, ivóvízellátás) és a szellemi élet bővülő intézményeit találták meg (pl. iskolák, színházak stb.). Mindeközben az egészségügyi ellátás és az élelmezés javuló helyzete miatt elkezdődött *népességgrobbanás* tovább növelte a városok népességét. Az ipari forradalom *technikai-technológiai újításai* pedig óriási változásokat hoztak az építőiparban, a mélyépítésben (vízvezetékek, szennyvízcsatornák), a közlekedés fejlődésében, s mindez együttesen tette lehetővé műszakilag a korábbiaknál jóval nagyobb városok építését.

E. Az urbanizáció jellemzői a XIX. században

Az urbanizáció folyamatára ebben az időszakban jellemző a következő adat: 1800-ban a Föld népességének csak 2-3%-a élt városokban, míg 1900-ra ez az arány mintegy 15%-ra nőtt. Ezen számadat mögött elsősorban az Európa nyugati felén (*pl. Anglia-London, Franciaország – Párizs, Németalföld – Amszterdam, Németország*) és Észak-Amerikában lejátszódó drasztikus változások állnak. Ezzel szemben Kelet-Közép-Európában csak a század második felétől, Oroszországban, a Balkán-félszigeten pedig csak a XX. századtól indult meg a népesség városokba irányuló áramlása.

A robbanásszerű városfejlődés a század első felében leglátványosabban **Angliában** zajlott le, ahol a nagy ipari központokban ekkor nőtt nagyvárossá pl. Manchester, Birmingham, Liverpool, Glasgow, Leeds, stb. A városnövekedés viharosságát jól jellemzi Manchester lakosságának növekedése, ahol 1801-ben még 35 ezren, 1841-ben pedig mintegy tízszer annyian közel 350 ezren éltek. A folyamat eredményeképpen Angliában a városlakók aránya 1800 és 1900 között 32%-ról 78%-ra emelkedett. A városok népességszámának gyors és nagymértékű növekedése nagy nehézségeket és feszültségeket eredményezett a korábban kialakult városszerkezetben. A beáramló népesség elhelyezésére lakótelepek, bérkaszárnnyák épültek, sokszor a legalapvetőbb ellátás (víz-, szennyvíz, fény) nélkül. Mivel jellemző volt a keletkező szennyvizek elvezetésének megoldatlansága, viszonylag gyakran léptek fel nagyobb járványok (tifusz, kolera) a rossz higiénés körülmények, a túlszűfolttság miatt. Az így kialakult nyomornegyedekben („slum”-ökben) elsősorban a szegény munkások éltek, a tehetősebb, gazdagabb polgárok a város más negyedeiben telepedtek le, megalapozva ezzel a nagyvárosi szegregáció jelenségét (1.15. kép). Az embertelen állapotok és a kaotikus építkezés felszámolására a század második felében több törvény született Angliában, amelyek olyan betartandó normákat írtak elő az építetők számára, mint például a minimális utcaszélesség, a maximális lakássűrűség, a pincelakások megszüntetése, stb. Az így kialakult *építésügyi szabályozás* hatására lassú javulás indult meg a városi lakosság lakáskörülményeiben.

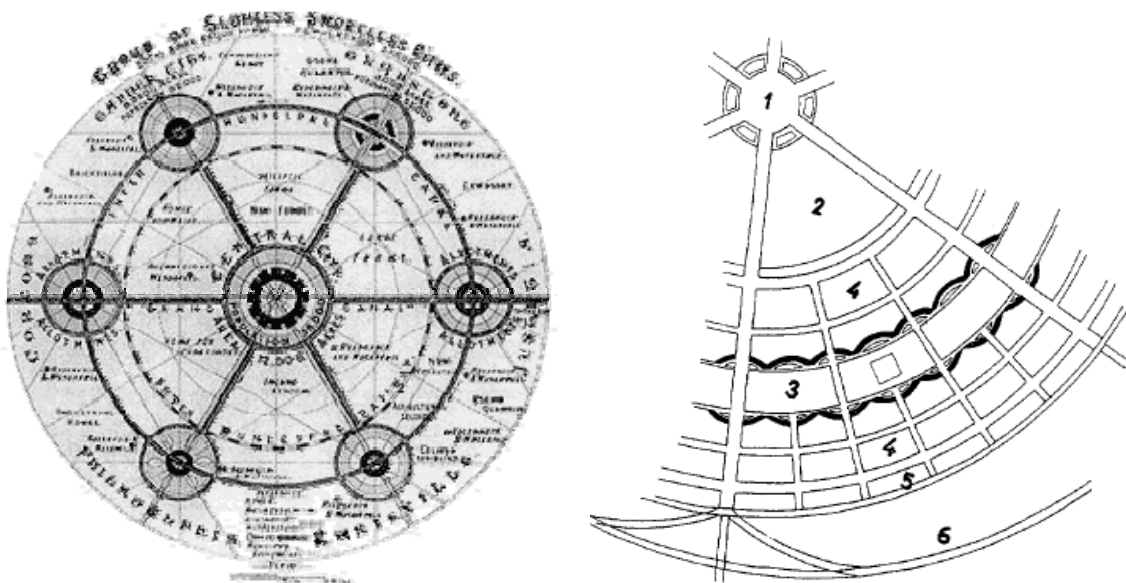


Londoni munkásnegyed a XIX. Században

Forrás: www.CartoonStock.com

1.15. kép

Ebben a korszakban Angliában olyan elképzelések láttak napvilágot, amelyek nagy hatással voltak a kor és a XX. század városfejlődésére is. Ilyen volt például az E. HOWARD alapította *kertvárosmozgalom*, amelynek alapelve az volt, hogy a városi lakosság számára fényt, levegőt és zöldterületet kell biztosítani, mert ezek a kor nagyvárosaiból teljesen hiányoztak. Mindez megvalósítható az úgynevezett Howard-féle **ideális kertváros** (1898) esetében (1.9. ábra), ahol a munkahelyek és a lakások tervszerűen, erősen decentralizáltan helyezkednek el, így megszüntethető a belváros zsúfoltsága.



1.9. ábra

Howard-féle ideális kertvárosok elhelyezkedése, modellje

Forrás: KOVÁCS, 2007.

Ideális esetben egy központi helyzetű (central city), maximum 58 ezer fős település körül hatszög alakban helyezkednek el a kertvárosok, melyek egyenként optimális esetben 32 ezer főt tömörítenek, és szigorúan ingázási távolságon kívül találhatóak, mert így érhető el a népesség helyben maradása. Az egész település-komplexum maximálisan 250 ezer főt tömörít. Az egyes kertvárosok szerkezete szigorúan szabályozott, szem előtt tartja a tagoltságot, a szervezett ellátást, a laza beépítést. Ennek megfelelően sugaras-gyűrűs utcahálózattal bír, közepén központi tér (1) található a legfontosabb középületekkel, parkokkal (2), ezt veszik körül gyűrű alakban a lakóépületek (4). Fontos eleme a városszerkezetnek a központi zöldövezet (3), amely gyűrű alakban övezi a belső városrészt, és ezzel kettéosztja a kör alakú várost. Az iskolák, játszótérek a zöldövezetben helyezkednek el, ezen kívül pedig a város kertvárosi jellegű lakónegyedei (4), ipari üzemei, a raktárak, pályaudvarok (5, 6). Ez a zöldövezet akadályozza meg a város beépítésének további növekedését. Howard elképzelései nagy hatással voltak a XX. század városépítési elképzeléseire, ő maga két kertváros tervezésében és felépítésében is részt vett London körül (*Leetchworth, Welwyn*). Az ideális kertváros modelljének elemeit lehet felfedezni Canberrában, az ausztrál főváros tervein is.

A városfejlődés hasonlóan zajlott le a korabeli **Franciaországban** is, ahol a nagyvárosi túlszűfoltás megszüntetésére jelentős *városrekonstrukciós beavatkozások* zajlottak a század második felében. Különösen Párizs esetében ezek a belváros nagyobb nyomornegyedeinek teljes lerombolását jelentették, helyükön széles sugárutakat és körutakat építettek, nagy

terekkel és parkokkal, az épülő új lakóépületeknek pedig szabályozták az emeletszámát és magasságát, így kialakítva az egységes városképet. Bár nagy tiltakozást váltott ki, Párizs ezzel pozitív példát mutatott a kor nagyvárosainak (*pl. Bécs, Berlin, Budapest, München*) a modernizáció terén.

A városfejlődés ebben a században hasonlóan viharos gyorsasággal zajlott le az **Amerikai Egyesült Államokban** is, ahol 1800-ban az ország lakóinak 4%-a, 1900-ban pedig már 40%-a élt városokban. Bár az itteni városok többségükben új alapításúak és rendezett, többnyire sakktáblás alaprajzot mutatnak, az utcák által határolt területeken a beépítés sokszor rendezetlen módon zajlott, és itt is jellemzően kialakultak a nyomornegyedek. Eleinte az atlanti parti városok növekedése volt dinamikus, ahol a városi népességet a bevándorlók is folyamatosan gyarapították, majd kezdetben a vízi utak mentén, később a kiépülő vasútvonalak főbb állomáshelyein, a szárazföld belsejében is hatalmas nagyvárosok fejlődtek. Ezek gyarapodására jellemző lehet Chicago példája, amelyet 1804-ben alapítottak és 1900-ban már több mint 1,5 millió lakosa volt.

A városfejlődésnek ebben a korszakában érintett területeken tehát már ekkor kialakult a metropoliszok és a nagyvárosok egyfajta hálózata.

F. Az urbanizáció jellemzői a XX. században

A XX. század első felében tovább gyorsult a nagyvárosi fejlődés és minden eddiginél nagyobb népességtömörülések jöttek létre. Ennek okait részben abban kereshetjük, hogy az iparosodás és az ennek következtében fellépő foglalkozási átrétegződés, a faluról városba történő migráció, a népességrobbanás, az ipari termelés koncentrációja a Föld egyre nagyobb területein érezte hatását, így Európa középső és keleti felén, Ausztrália és Japán területén is megindult a nagyvárosok kialakulása, illetve növekedése. Másrészt a már korábban kialakult nagyvárosok további erőteljes növekedése is jellemző maradt. Mindezen folyamatok eredményeképpen hatalmas várostömörülések, település-együttesek, más néven **agglomerációk** formálódtak. A század elején ezek a várostömörülések úgy jöttek létre, hogy a központi nagyváros növekedése a környező települések növekedését és átfarmálódását eredményezte. A közigazgatásilag még önálló települések egyre jobban kötődtek a nagyvároshoz mind a munkahelyek tekintetében, mind a kereskedelem és áruellátás terén és természetesen a közlekedési kapcsolat is egyre intenzívebbé vált köztük. Ezt a folyamatot tovább erősítették az urbanizáció második szakaszában (szuburbanizáció) meginduló népességmozgások a nagyvároson belül, valamint az ezt követő folyamatok (elővárosi lakóövezetek, bevásárlóközpontok kialakulása, az ún. tiszta iparágak idetelepülése). Így a nagyváros területe egyre jobban növekedett, miközben szinte összenőtt, magába olvasztotta a szomszédos kisebb településeket. Így létrejött egy összefüggő település-együttes, amelyet agglomerációnak nevezünk. Fontos hangsúlyozni, hogy ezek a települések szoros funkcionális kapcsolatban állnak egymással, elsősorban a közlekedés és a közlekedés folyamán megvalósuló tömeg- és áruszállítás kapcsán. Vagyis a nagyváros és az ún. **szuburbiák** (elővárosok, nagyváros közeli kisebb települések) között igen erőteljes a gépkocsiforgalom, ami elsősorban az ingázók tömegeit jelenti.

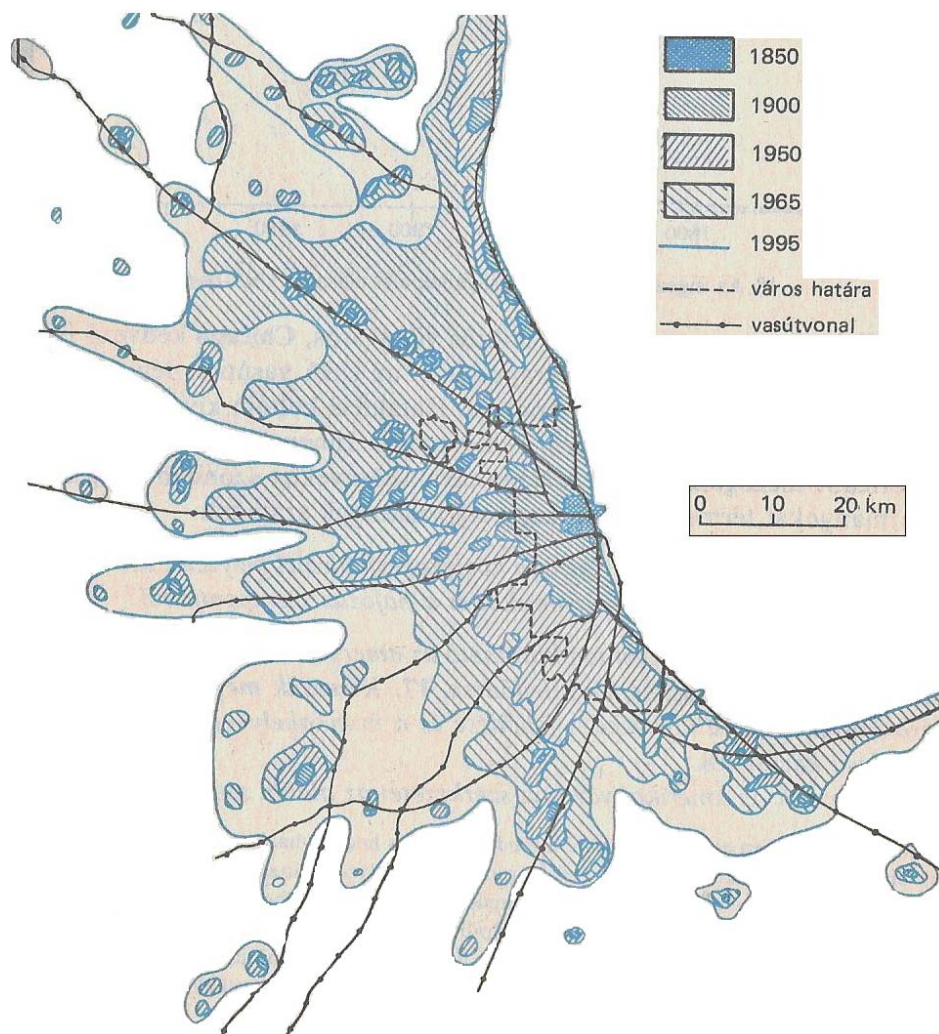
Miközben a nagyváros belső területei fokozatosan veszítenek népességükből az elővárosi övezet egyre kiterjedtebb és népesebb lesz. Az elővárosi övezetben is elkülönülnek azonban a gazdagabbak elsősorban többszintes családi házaiból álló kertvárosi övezetek, és a szegényebb polgárok többszintes lakótelepeinek csoportjai. Mindeközben a nagyváros szomszédságában elhelyezkedő települések fokozatosan összenőnek a nagyvárossal és a kitelepülő nagyvárosi lakosoknak lakóhelyet nyújtanak. Ennek megfelelően az agglomerációban megjelennek az úgynevezett **alvóvárosok**, ahonnan a lakosok többsége napközben a nagyvárosba jár dolgozni, és csak a munkaidő végeztével, illetve hétvégeken tartózkodnak otthonaikban. Jellegzetes, ún. **bolygóvárosok** is formálódnak, ahol nemcsak a

kitelepülő lakosság, hanem a nagyvárosból kitelepített ipari létesítmények kapnak helyet. Ezek elsősorban az úgynevezett „tisztá ipar” ágazatait jelentik például nyomdaipar, számítástechnika, elektronika. Egyre több nagyvárosban hoznak létre kijelölt területeket ezen ipari létesítmények számára, ezek az úgynevezett **ipari parkok**. Ezeknek köszönhetően az itt lakó embereknek csak egy része ingázik napközben a nagyváros és a bolygóváros között, a lakosok egy része helyben dolgozik. Az agglomerációk kialakulásának feltétele, hogy megfelelő közlekedési hálózat épüljön ki a szuburbiák és a városközpont között. Ezek a fő közlekedési útvonalak jelentik az ingázás lehetőségét. Óriási problémákat jelenthet egy-egy nagyobb agglomeráció számára a közlekedési problémák megoldása. Elsősorban azért, mert rendkívül szűk időintervallumban óriási terhelés nehezedik a közlekedésre: ez a reggeli munkakezdés előtt és a délutáni munkavégzés utáni időtartamot öleli fel, amikor a nagyváros szinte teljes munkaképes lakossága megmozdul. Ilyenkor hatalmas dugók alakulhatnak ki. A legtöbb nagyváros igyekszik a tömegközlekedési hálózat nagyarányú fejlesztéseivel mérsékelni az elsősorban közúti terhelést. Kiemelt szerep jut a metróvonalaknak, hiszen egy másik szinten valósítják meg a közlekedést, a gyorsvasutaknak pl. Japánban, hiszen ezek a közúti forgalomtól függetlenül működnek. Főleg Ázsiában elterjedt a többemeletnyi magasságban kialakított gyorsforgalmi utak, magasvasutak kialakítása. Mivel a lakosság jó része ezeken a fő közlekedési útvonalakon mozog, a tömegközlekedési vonalak végállomásain fokozatosan bevásárlóközpontok, szórakozó központok, egészségügyi központok alakulnak ki. Ezek azok a **helyi alközpontok**, ahová a munkaidő végeztével az emberek betérnek és bevásárolnak, kikapcsolódnak. Ezek a központok egyben tehermentesítik a nagyváros központjában lévő hasonló feladatokat ellátó intézményeket is azzal, hogy szerepkörüket fokozatosan átveszik. Másrészt hozzájárulnak az agglomerációs térség városiasodásához is azzal, hogy bővítik a helyi infrastruktúrát.

Az agglomerációs övezet távolabbi részein elsősorban az autóval rendelkező lakosok részére hatalmas **autós bevásárlóközpontok** is létesülnek, nagy parkolókkal, de ezek elsősorban a hétvégi bevásárlás színterei és kevésbé kötődnek a főbb tömegközlekedési útvonalakhoz.

Az *1.10. ábrán* Chicago városának és agglomerációs övezetének terjeszkedése figyelhető meg a XX. század során. Jól kirajzolódnak a fő közlekedési útvonalak, ahol láthatóak a helyi alközpontok. Az is szembeötlő, hogy az agglomeráció határa nem egy azonos sugarú kör mentén húzódik, hanem a közlekedési vonalak mentén nagyobb távolságokba terjed ki. Ennek az oka, hogy nagyvárosba történő ingázást elsősorban az utazással töltött idő határozza meg, vagyis hogy mennyi időt kell naponta az ingázásra fordítani. Természetesen a közlekedési útvonalak közelében ez a nagyvárostól nagyobb földrajzi távolságban is jelenthet kevesebb időt. Míg esetleg a fő közlekedési útvonalaktól távolabb eső területekről, amelyek egyébként földrajzilag közelebb vannak a nagyváros központjához, hosszabb ideig tart az utazás. Általánosságban azt mondhatjuk, hogy a fejlett országokban körülbelül 60 perc az idő, amelyet az emberek hajlandók utazással tölteni a lakóhelyük és a munkahelyük között³.

³ Megjegyzésként elmondhatjuk, hogy ez csak átlagérték, természetesen ettől igen nagy egyéni eltérések lehetnek



1.10. ábra

Chicago növekedése az 1850-es évektől kezdődően

Forrás: PROBÁLD, 1992.

Az 1.2. táblázatban a Föld legnépesebb nagyvárosainak és agglomerációjuknak a népességét mutatjuk be, melyből kiolvasható, hogy míg az európai nagyvárosok elővárosodása viszonylag kisebb mértékű, addig az észak-amerikai nagyvárosoknál igen nagy eltérések vannak a magváros és az agglomeráció között, ami az elővárosok hatalmas népességére utal. Fontos azonban hangsúlyozni, hogy míg Európában általános gyakorlat volt, hogy a nagyvároshoz egyre erősebben kötődő, vele összenövő településeket időről-időre a nagyvároshoz csatolták közigazgatásilag (pl. Kis-Budapesthez 1950-ben hozzácsatolták az agglomeráció 23 települését, létrehozva ezzel Nagy-Budapestet), addig az USA-ban az elővárosok önállóak maradtak. Az USA-ban definiálták először a Földön statisztikailag az agglomerációkat. Ez az 1930-ban bevezetett Standard Metropolitan Statistical Areas (SMSA) rendszer, melyből a későbbiekben törölték a Standard szót, így lett MSA-rendszer. Eszerint az agglomeráció központi városának lélekszáma legalább 50 ezer fő, a hozzá tartozó metropolitan terület lakosságával együtt legalább 100 ezer fő. A metropolitan terület lakosainak legalább 75%-a nem mezőgazdasági foglalkoztatott kell, hogy legyen és legalább 30%-uk a központban kell, hogy dolgozzon. 1985-ben az USA-ban a lakosság 76%-a élt MSA-ban. Azonban a Föld különböző országaiban nagyon sokféle meghatározás létezik az agglomerációkra vonatkozóan, s ez megnehezíti az agglomerációk méretének összehasonlítását.

A világ legnagyobb városainak és agglomerációjuknak népességi adatai (1990-1995)

Me.: millió fő

Megnevezés	Magváros	Agglomerációval	Megnevezés	Magváros	Agglomerációval
Európa			Ázsia		
Párizs	2,2	9,3	Sanghaj	7,8	13,5
Madrid	3,0	5,0	Tokió	7,9	11,6
Athén	0,7	3,1	Peking	5,8	10,8
Angol-Amerika			Bombay	9,9	12,6
New York	7,3	18,1	Kalkutta	4,4	11,0
Los Angeles	3,5	14,5	Latin-Amerika		
Chicago	2,8	8,1	Sao Paulo	9,5	12,6
San Francisco	0,7	6,3	Rio de Janeiro	5,3	11,4
Afrika			Buenos Aires	2,9	12,6
Kairó	6,7	12,0	Mexikóváros	8,2	21,8
Lagos	4,0	5,7	Monterrey	1,1	3,3

Forrás: BERNEK – SÁRFALVI, 1996.

Az elővárosok hatalmasra duzzadt népességet tömörítenek Latin-Amerika, Ázsia és Afrika városaiban is, azonban itt ez a népesség nagyrészt nyomornegyedekben él, szemben az észak-amerikai elővárosok közép- és felsőosztálybeli lakosaival.

Az agglomerálódás folyamatai tovább folytatódnak az urbanizáció harmadik és negyedik szakaszában is, amelynek következtében nagy kiterjedésű **urbanizált térségek** alakulnak ki. Az urbanizált térségeknek különböző típusait különbözteti meg a szakirodalom.

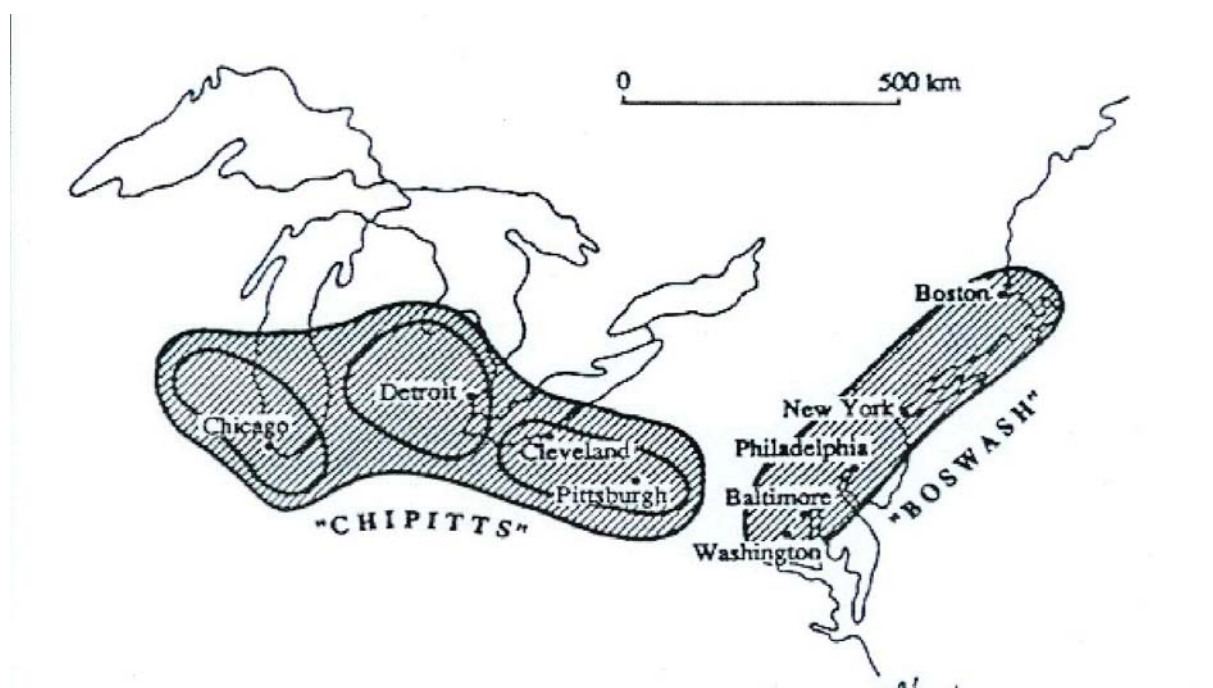
Az **agglomerációk (városrégiók)** egy nagyváros és vonzáskörzetének településeiből álló együttes, melynek így egy nagy városközpontja van. Az ilyen agglomerációt *monocentrikus agglomerációnak* nevezzük. Ilyen például hazánk fővárosa Budapest. Azonban Földünknek vannak olyan erősen urbanizálódott térségei, ahol eredetileg több nagyváros, esetenként világváros helyezkedett el egymás közelében. Itt az egyes városok terjeszkedő agglomerációi összeértek, összenőttek és így hatalmas kiterjedésű, *policentrikus agglomerációk* jöttek létre. Az összenövés folyamatát **konurbációnak (városösszenövésnek)** nevezi a szakirodalom. Ebben az esetben az egyes központok megőrzik funkcionális szerepkörüket, és egymást kiegészítik. Ismeretesekek két központ összenövésével kialakuló konurbációk, például St. Paul – Minneapolis, Manchester – Liverpool (1.12. ábra), többségük azonban több, különböző nagyságú város összenövésével jött létre, például Ruhr-vidék (Duisburg, Essen, Bochum, Dortmund, stb.) Németországban és Randstadt Hollandiában.

A XX. század második felétől azonban olyan hatalmas kiterjedésű és népességű városövezetek is formálódtak, ahol legalább 25 millió lakos él. Ezeket **megalopoliszoknak** (mamutváros, óriásváros) szokás nevezni. Ilyen terület legelőször az USA Észak-atlanti partvidékén alakult ki Boston-New York-Philadelphia-Baltimore-Washington városok összenövésével (1.11. ábra). A városeyüttes méreteire jellemző, hogy mintegy 700 km hosszan terjeszkedik és több, mint 55 millió lakosa van. Napjainkra azonban több hasonlóan óriási megalopolisz is kialakult, melyeket a 1.3. táblázatban mutatunk be.

A világ meghatározó megalopoliszai

Megapolisz	Városok, mint megalopolisz alkotók	Ország
BOSWASH	Boston - New York – Philadelphia – Baltimore - Washington	USA
CHIPITTS	Chicago – Gary – Detroit – Cleveland - Pittsburgh	USA
SANSAN	San Francisco - Los Angeles - San Diego	USA
TOKAIDO	Tokió – Yokohama – Nagoya – Osaka - Kobe	Japán
MIDLANDS	London - Birmingham - Manchester - Liverpool	Nagy-Britannia
-	Párizs – Randstadt - Ruhr-vidék	Európai Unió
SANGHAJ	Sanghaj és a környező települések tömege	Kína

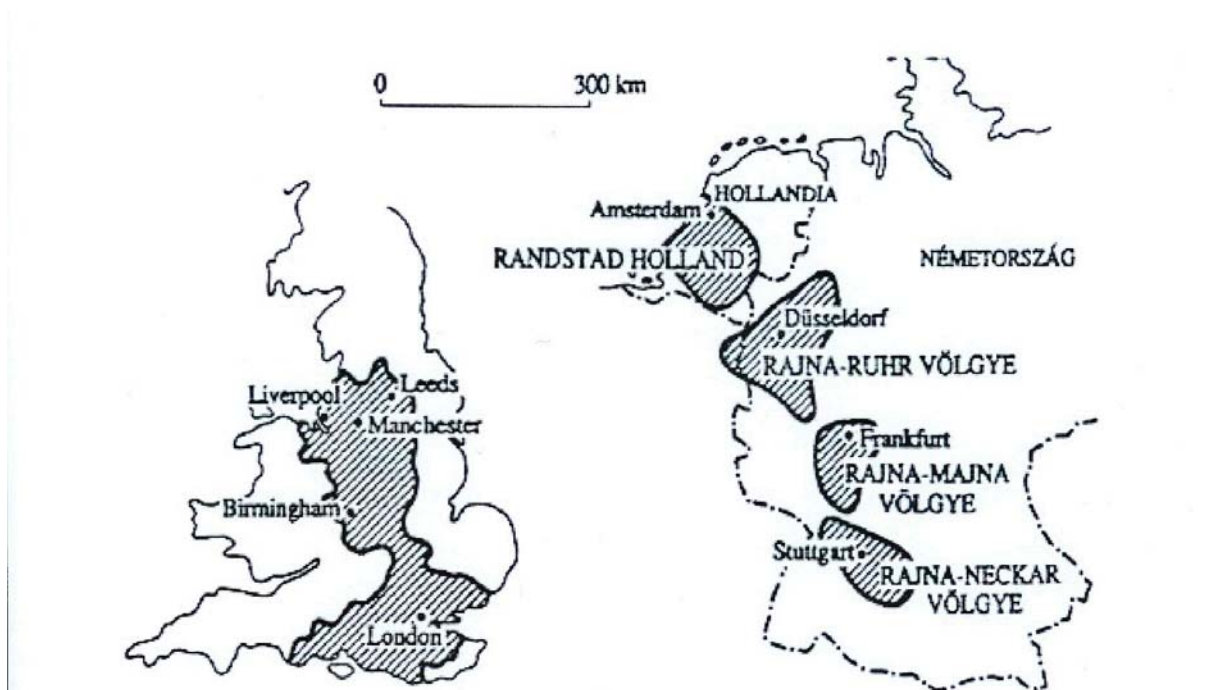
Forrás: SZÜCSNÉ, 1996.



1.11. ábra

Megalopoliszok (CHIPITTS, BOSWASH) USA-ban

Forrás: <http://foldrajz.ttk.pte.hu/tarsadalom/tematikak/dovenyiabrak/index.htm>



1.12. ábra

Megalopoliszok Európában

Forrás: <http://foldrajz.ttk.pte.hu/tarsadalom/tematikak/dovenyiabrak/index.htm>

A XX. század végén, elsősorban a fejlődő országok felgyorsult urbanizációja révén, újabb megalopoliszok körvonalazódnak, pl. Brazíliában Sao Paulo és Rio de Janeiro térségében, Kínában Peking és Tienecin között, valamint Hongkong és Kanton között, Egyiptomban Alexandria és Kairó között.

A XX. század fontos urbanizációs eseményeként kiemelhetjük, hogy a **II. világháború** különösen Európát érintő hatalmas pusztításai nyomán több nagyváros súlyos károkat szenvedett. Példaként említhetjük London, Berlin, Varsó, Szentpétervár, stb. városokat. A települések és azok rendszerének helyreállítása több szempontból is nagyon nehéz feladatot jelentett: egyrészt törekedni akartak a korábbi értékek újrateremtésére, másrészt szeretnék volna a korábban előnytelen beépítettség (pl. szűk, zsúfolt utcák) kiküszöbölését, új, korszerű városrendezési elveket alkalmazni az újjáépítés során. Például London esetében, ezt úgy oldották meg, hogy a városközpontot teljesen helyreállították, elsősorban a modern city-kre jellemző elvárások szerint: modern épületekkel, bennük üzletekkel, bankokkal, irodákkal, középületekkel, nagy vásárcsarnokokkal. A központ korábbi lakóépületeit viszont egyáltalán nem építették újjá, így az elvesztette eredeti lakófunkcióját. Ezzel a változással azonban áttekinthetőbb lett a belváros szerkezete, könnyebb lett a közlekedési útvonalak elrendezése.

Általánosságban elmondhatjuk, hogy fontos szempont volt a korábbi urbanizációs folyamatok negatív hatásainak a kiküszöbölése: a lakóterületek túlszűfolttságának megszüntetése, az egyre növekvő közlekedési kaosz megoldása, a zöldterületek hiányának felszámolása, a nem kielégítő közművesítés megszüntetése.

Sok esetben felmerült és megvalósult **új városok** építésének szükségessége. Az új városok igen nagy számban épültek fel ebben az időszakban. Részben enyhíteni kívánták ezzel a korábbi nagyvárosok túlszűfolttságát, másrészt az új ipari központok fejlődése kívánta az új települések kialakítását. Példaként említhetők London mellett épült Hatfield, Runcorn Liverpool mellett, Livingston Edinburgh mellett, Evry. Ezek az új, tervezett városok rendkívül korszerűek, ún. nyílt szerkezetűek voltak, hogy a növekvő igényeknek megfelelően bővíthetők legyenek, elsődleges feladatuk a fővárosok tehermentesítése volt („szatellit-

városok”). Különösen a volt-szocialista országok területén épültek nagy számban olyan új városok, amelyek valamilyen ipari fejlesztéshez kapcsolódtak, pl. Dunaújváros, Kazincbarcika, Tiszaújváros hazánkban, Nowa Huta Lengyelországban, Togliatti, Bratszk a Szovjetunióban.

A másik általános tendencia volt az újjáépítés időszakában a nagy **lakótelepek** építése a növekvő lakás-igények kielégítése miatt. Mivel a kor építészei (köztük Le Corbusier) szerint a városok horizontális terjeszkedése súlyos közlekedési problémákat eredményez, elterjedt a nézet, hogy a városoknak, és így a lakóépületeknek is magassági irányban kell terjeszkedniük, s így teret lehet nyerni a közlekedés és a zöldfelületek számára. Ezek az új lakótelepek sokkal korszerűbbek voltak a századforduló környékén vagy azt megelőzően épült régi munkásnegyedeknél. Széleskörű elterjedésüket az, tette lehetővé, hogy műszakilag megoldottá vált az előre gyártott elemekből történő építkezés, az ún. panel-elemek felhasználása az építkezések során. A nagy építkezések kiszolgálására Európa-szerte nagy házgyárak épültek, amelyek kiszolgálták a lakótelepek építkezéseit. Az így felépült lakások rendezettek, közművesítettek voltak, a kor igényei szerint jó lakáskörülményeket biztosítottak az embereknek. Az egyik legnagyobb előnyük az volt, hogy relatíve a legkisebb költséggel lehetett létrehozni, úgy, hogy szinte minden megtalálható volt egy helyen, úgy, mint bevásárló központ, bölcsőde, óvoda, iskola, orvosi rendelő, gyógyszertár, kispiac, étterem, szolgáltatóház (*fodrász, mosoda, stb.*), játszótér. Az 1980-as évek elején épített lakótelepek esetében már külön odafigyeltek arra, hogy belső zárt belső területeket hozzanak létre – elegendő méretű zöldövezettel - ahonnan a gépjármű-közlekedést teljes mértékben kizárták, mely a lakótelepet gyűrűszerűen körülölelő területeken bonyolódott. Ezek a lakótelepek szinte önálló életet éltek az adott városban (*város a városban*), hiszen a lakók szinte mindent elérhettek 5 percen belül a lakótelep területén, így sokuk csak a munkahelyük és a lakhelyük között ingázott és mindennapi életüket a lakótelepen éltek családtagjaikkal egyetemben. A higiénikus személtelhelyezés és annak begyűjtése is példaértékű módon és hatékonyan lett megszervezve ebben a település altípusban (*1.16. kép*).

Ezeknek a lakótelepeknek, illetve lakásoknak az építési költségeit a szocialista országokban az állam, a nyugat-európai országokban a települések önkormányzata állami segítséggel tudta felvállalni. Minden előnyük mellett (*relatív olcsó, biztonságos, összkomfortot nyújtó lakások; a közelben az összes szükséges infrastruktúra megtalálható, stb.*) fontos megemlíteni azonban, hogy ezek a lakótelepek városrendezési szempontból nem minden esetben a megfelelő helyen pl. városközpontokban, épültek fel, sok esetben túlszűfoltak voltak, jellemző volt a zöldfelületek aránylag kis kiterjedése. Az 1990-as évek végére, majd azt követően szükségessé vált a felújításuk, ezt azonban az egyes országok kormányai nem minden esetben tudták felvállalni, különösen az ekkor átalakuló volt-szocialista országokban. A lakótelepek lakói pedig nem minden esetben rendelkeztek ehhez megfelelő anyagi forrásokkal, így egyes városokban, ezek a lakások fokozatosan veszítettek korábbi értékükből, műszaki állapotuk leromlott⁴. Ennek megfelelően a tehetősebb emberek fokozatosan elhagyták ezeket, helyüket szegényebb rétegek foglalták el, felvetve ezzel egy sor társadalmi problémát is.

Az 1970-es évektől kezdődően Európa nagyvárosaiban elfogadottá vált a nagyvárosok belső területeinek szanálása, teljes lebontása, majd a kor igényeinek megfelelő, egységes rendező elvek szerinti újjáépítése. Sok esetben törekedtek a korábbi városkép megtartására, sok esetben teljesen megújult városrészek jöttek így létre.

⁴ Magyarországon az ún. panelprogram keretében folyik ezeknek a lakótelepeknek a felújítása és korszerűsítése.



1.16. kép

Kazincbarcika, új városrész (lakótelep)

Forrás: TÓTH, 2007 (<http://www.tothgeza.hu>)

Mindezen folyamatok elsősorban Európa és Észak-Amerika területén játszódtak le egységesen. Közben azonban a Föld másik felén, az úgynevezett **fejlődő országokban** is hatalmas változást hozott a II. világháború utáni időszak. A korábban nagyjából gyarmati, félgymati státuszban lévő országok fokozatosan vívták ki függetlenségüket, születtek így új, régi-új országok. Ezek az országok történelmükből kifolyólag gazdaságilag, társadalmilag, kulturálisan erősen lemaradtak a világ fejlett társadalmaihoz viszonyítva. Bár a gazdaság fejlődése megindult, a társadalmi-gazdasági átalakulások meglehetősen heterogén módon játszódtak le: sok esetben igen gyors dinamikus fejlődés jellemzett bizonyos országokat, más esetben egy-egy természeti kincs kiaknázására, értékesítésére épült a gazdaság, sok országban pedig nehezen ítéltető meg a fejlődés mivolta, mert az évtizedekig elhúzódó viszálykodások, polgárháborúk lehetetlenné tették a stabil gazdasági növekedés megteremtését. A társadalmi-gazdasági átalakulások ezekben az országokban is hatottak azonban a települések fejlődésére, átalakulására, bár itt is megfigyelhető a felemáság.

Az 1960-as évektől egyre gyorsuló ütemben indult meg, és zajlik napjainkban is a városrobbanás időszaka, amit számos adat támaszt alá. Például a milliós nagyvárosok elhelyezkedése a Földön, a világ legnépesebb nagyvárosainak rangsora. Ezekben a gyorsan növekvő nagyvárosokban is jellemző a bevándorlás, azonban ennek mértéke korábban elképzelhetetlen módon alakult. Olyan számban érkeztek és érkeznek új városlakók a vidéki területekről, hogy a nagyvárosok képtelenek „emberi módon” fogadni ezeket az embereket. A legtöbb ilyen nagyvárosra jellemző módon hatalmas nyomortelepek alakultak ki, melyeket számos példával igazolhatunk (*pl. Mexikóváros, Buenos Aires, stb.*).

Ezt a hatalmas népességmozgást azonban elsősorban nem a nagyvárosok vonzóereje váltotta ki, és tartja ma is mozgásban, hanem a vidéki mezőgazdasági területek „taszítása”. A növekvő jólét és az egyre jobb orvosi ellátás hatására megindult a népesség drasztikus növekedése (népességrobbanás). A zömmel mezőgazdasági termelésből élő lakosság hirtelen óriási gondokkal találta szemben magát: a növekvő családok nem tudják élelemmel ellátni gyermekeiket, majd a felnőtté vált gyermekeknek munkát sem tudnak biztosítani aprócska földjeiken. Így a felnövekvő nemzedékek egyre nagyobb része indult el a nagyvárosba „szerencsét próbálni”, munkát találni és egy jobb megélhetés reményében. Mivel ezek az emberek jórészt nincstelenek, törvényszerű, hogy a nagyvárosok utcáin, nyomortelepein, ideiglenesen, alkalmi építőanyagokból épített viskókban találnak lakhelyet maguknak. A jobb megélhetést és az alkalmi munkákat pedig nap, mint nap keresik. Ezért ezek a hirtelen növekvő nagyvárosok más arcot mutatnak, mint a fejlett országok metropoliszai.

G. Az urbanizáció jellemzői napjainkban

Az urbanizáció jellegzetes szakaszainak felismerésekor ismertté vált, hogy a gazdaság és a társadalom átalakulásai, változásai hatnak a települések fejlődésére, hogy bizonyos törvényszerűségek valóban megfigyelhetők a települések és a városok fejlődésében. Látható azonban az is, hogy míg a legfejlettebb, leggazdagabb országok a négy urbanizációs szakasz közül már a negyedik szakaszba léphetnek, addig a Föld lakosságának nagyobb hányadát adó fejlődő országok még az első szakasz városrobbanás korszakát élik meg napi problémaként. Egy országban tehát a településrendszer jellemzői, a falusi/városi népesség aránya (városodottság mértéke) igen jellemző lehet, és mindenképpen összefüggést mutat a gazdaság és a társadalom fejlettségével. Érthető tehát, hogy a legnagyobb arányú városi népességgel elsősorban Nyugat-Európában, Észak-Amerikában találkozhatunk, ahol átlagosan 75% felett van a városlakók aránya az össznépességen belül. Ennek a városi népességnek a növekedése azonban lelassult, néhány országban majdnem stagnál.

Ezzel szemben a szegényebb országokban még mindig vidéken él a lakosság nagyobb hányada, bár viharos gyorsasággal nő a városlakók aránya. Ennek megfelelően a városi népesség aránya Afrika és Ázsia országaiban a legalacsonyabb; a néhány kivételt a történelmi hagyományok, pl. Japán, vagy a természeti adottságok magyarázzák, pl. Líbia, Szaúd-Arábia.

Fontos kiemelni, hogy az **urbanizáció hihetetlen felgyorsulása** és az általa előidézett változások leginkább a XX. században következtek be. Míg 1900-ban a Föld lakosságának mindössze 15%-a volt városlakó, addig 2007-ben először érte el a városlakók aránya az 50%-ot a Földön, s 2008-ban már meg is haladja azt, s így először él több ember városokban, mint falvakban. A folyamat az elkövetkezendő évtizedekben is tovább zajlik, s így az ENSZ becslései szerint 2030-ra a városlakók aránya a Földön elérheti a 60%-ot. Mivel a fejlett országokban a városba özőnlés már lelassult, sőt megállt, mindez egyértelműen a szegényebb országok urbanizációs folyamataira vezethető vissza.

1.3. táblázat

A Föld 15 legnépesebb nagyvárosi agglomerációjának sorrendje (1950; 2000)

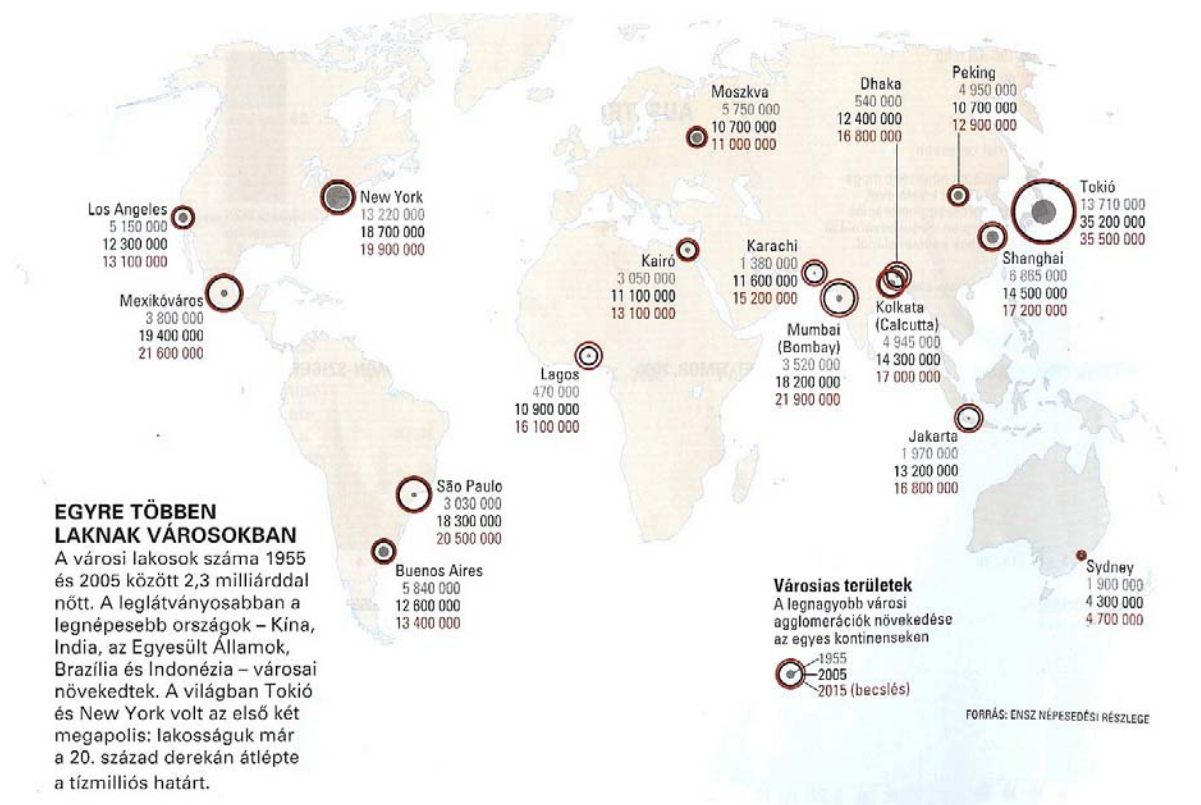
Me.: millió fő

Város	1950	Város	2000*
1. New York	12,3	1. Tokió	28,0
2. London	8,7	2. Mexikóváros	18,1
3. Tokió	6,9	3. Bombay	18,0
4. Párizs	5,4	4. Sao Paulo	17,7
5. Moszkva	5,4	5. New York	16,6
6. Sanghaj	5,3	6. Sanghaj	14,2
7. Essen	5,3	7. Lagos	13,5
8. Buenos Aires	5,0	8. Los Angeles	13,1
9. Chicago	4,9	9. Calcutta	12,9
10. Calcutta	4,4	10. Buenos Aires	12,4
11. Osaka	4,1	11. Szöul	12,2
12. Los Angeles	4,0	12. Peking	12,0
13. Peking	3,9	13. Karachi	11,8
14. Milánó	3,6	14. Delhi	11,7
15. Berlin	3,3	15. Dacca	11,0

* Becsült adat

 Fejlődő ország metropolisza

Forrás: KOVÁCS, 1998. (World Urbanization Prospects, U. N. 1998.)



1.13. ábra

A Föld legnépesebb városainak népességszámának változása

Forrás: National Geographic Különszám 13. kötet, 2007.

Ha az 1.13. ábrán lévő térképen megnézzük a Föld nagyvárosainak elhelyezkedését, népességét és annak jövőbeli változásait, valamint a Föld legnépesebb nagyvárosainak rangsorát és ennek változásait, akkor a következő megállapításukat tehetjük:

- Míg a század közepén a fejlett világ modern nagyvárosai voltak a legnépesebbek, addig a század közepétől felzárkóztak a fejlődő világ gyorsan gyarapodó városai. 1950-ben a legnépesebb 15 nagyváros között mindössze 4 fejlődő országbeli város szerepelt, míg 2000-ben az első tizenöt legnépesebb város között mindössze Tokió, New York és Los Angeles őrizte meg a helyét, a másik 12 óriásváros mind a világ szegényebb térségeiben található.
- Míg a fejlett országok nagyvárosai az elmúlt ötven évben lassabban növekedtek és várhatóan a gyarapodásuk tovább lassul, addig a fejlődő országok nagyvárosai az elmúlt évtizedek látványos növekedését folytatva, várhatóan a jövőben is növelik népességüket. Különösen szembetűnő ez a növekedés Bombay (Mumbai), Karachi, Dacca, Lagos, Jakarta esetében. Várhatóan tehát tovább nő a szegény országok több mint 10 millió fős megvárosainak a száma. Napjainkban 26 megavárost tartanak nyilván, amelyek többségükben a szegény országokban találhatók. Az óriásvárosok mellett a milliós (1-5 millió fő között) városok száma is folyamatosan emelkedik, becslések szerint 2015-re a fejlődő világ újabb 73 városa lépi át a milliós lakosságszámot. Ki kell emelni, hogy leggyakrabban egy országban csak egy vagy kevés számú óriásváros növekszik ilyen dinamikus, tehát a városnövekedés rendkívül koncentráltan jelentkezik.

- Ha megnézzük ezeknek a városoknak a **földrajzi elhelyezkedését**, azt mondhatjuk, hogy míg a század közepén a legnépesebb városok a mérsékelt égövben, zömmel az északi féltekén helyezkedtek el, addig jelenleg egyre több az Egyenlítőhöz közelebb eső nagyváros. Ezek a viharos gyorsasággal növekvő nagyvárosok elsősorban Latin-Amerika, Ázsia és egyre többen Afrika területén találhatók.

Ha az urbanizáció ilyen mértékű felgyorsulásának és a földrajzi eltolódásának okait vizsgáljuk, akkor azokat két csoportra oszthatjuk. Egyrészt a fejlődő országok saját népességének robbanásszerű növekedése, ami egybeesik a városrobbanás és a falvakból a városokba történő tömeges elvándorlás korszakával, s ilyen értelemben *belső okokként* említhetjük. Másrészt a világgazdaságban felerősödő folyamatok is elősegítik a rendkívül koncentráltan jelentkező urbanizációt, s ilyen értelemben *külső okokként* játszanak közre az urbanizációs folyamatokban. Ilyen folyamat a **világgazdaság fokozatos átalakulása**, amely az 1970-es évektől vette kezdetét. A változás lényege, hogy a nagy nyersanyag- és energiaigénnyel jellemezhető iparágak (*pl. kohászat, vegyipar*) vezető szerepét a fejlett centrum országokban egyre inkább átvették a fejlett technológiát, nagy szakértelmet kívánó iparágak (*pl. elektronika, híradástechnika, informatika, stb.*), valamint a gazdasági szolgáltatások (*pl. biztosítások, banki és egyéb pénzügyi szolgáltatások, kereskedelem, stb.*). Kiemelt szerepet kapnak az innovációt, a kutatási és fejlesztési célokat szolgáló, ún. K+F+I szférába tartozó szolgáltatások, amelyek feladata elsősorban a gazdaság megújulási lehetőségeinek kutatása. Mivel ezek az iparágak és szolgáltatások kevésbé kötődnek a nyersanyagforrásokhoz, ez az átalakulás segíti a munkahelyek térbeli koncentráltságának feloldását, s együtt jár ezen munkahelyeknek a nagyváros központi részeiből történő kitelepítésével. Ezzel párhuzamosan a korábban vezető ágazatokat, azok üzemait áttelepítik az olcsó, tömeges munkaerőt kínáló harmadik világbeli országokba, ahol ezeknek a termelési költségei alacsonyabbak. Mindezen változások együtt járnak a világgazdaságban egyre inkább meghatározóvá váló **globalizáció** jelenségével, a multinacionális vállalatok irányító szerepének meghatározóvá válásával. Ez pedig a fejlődő országokban sajátos módon az egyenlőtlen fejlődést erősíti. Ugyanis a nemzetközi vállalatok – egy adott országon belül – elsősorban oda építik fel gyáraikat, üzemüket, ahova „könnyen elérnek”, amely térség könnyen ellenőrizhető és logisztikai szempontból a legkedvezőbb. Leggyakrabban ez lehet az adott ország fővárosa, vagy egy-egy jó fekvésű kikötője. Vagyis az új munkahelyek és az ipari fejlődés nagyon kis területre koncentrálódik a szegény országokban, természetes, hogy ide vándorolnak legtöbben a túlnépesedett vidéki területekről. Ezek a városok válnak az országok **„kapuvárosaivá”** (gateway city), amelyek bekapcsolják az adott országot a világgazdaság vérkeringésébe. A multinacionális vállalatok központjai azonban továbbra is a fejlett országokban maradnak, ahonnan irányítják, szervezik a vállalat és ezzel együtt a világgazdaság fontos döntéseit. Jellemző módon azonban néhány kiemelkedő világváros vált ezeknek a vállalatoknak a kedvelt letelepedési helyévé, amelyek így egyben az egész **világgazdaság központjaivá** is váltak (global city). Jellemzően három várost sorolhatunk ide: New York, London és Tokió városait, amelyek nemcsak globális üzleti központok, hanem a nemzetközi kereskedelem, a tőzsde, a nemzetközi pénzügyi és emellett nemzetközi közlekedési központok is.

H. Az urbanizáció szakaszai

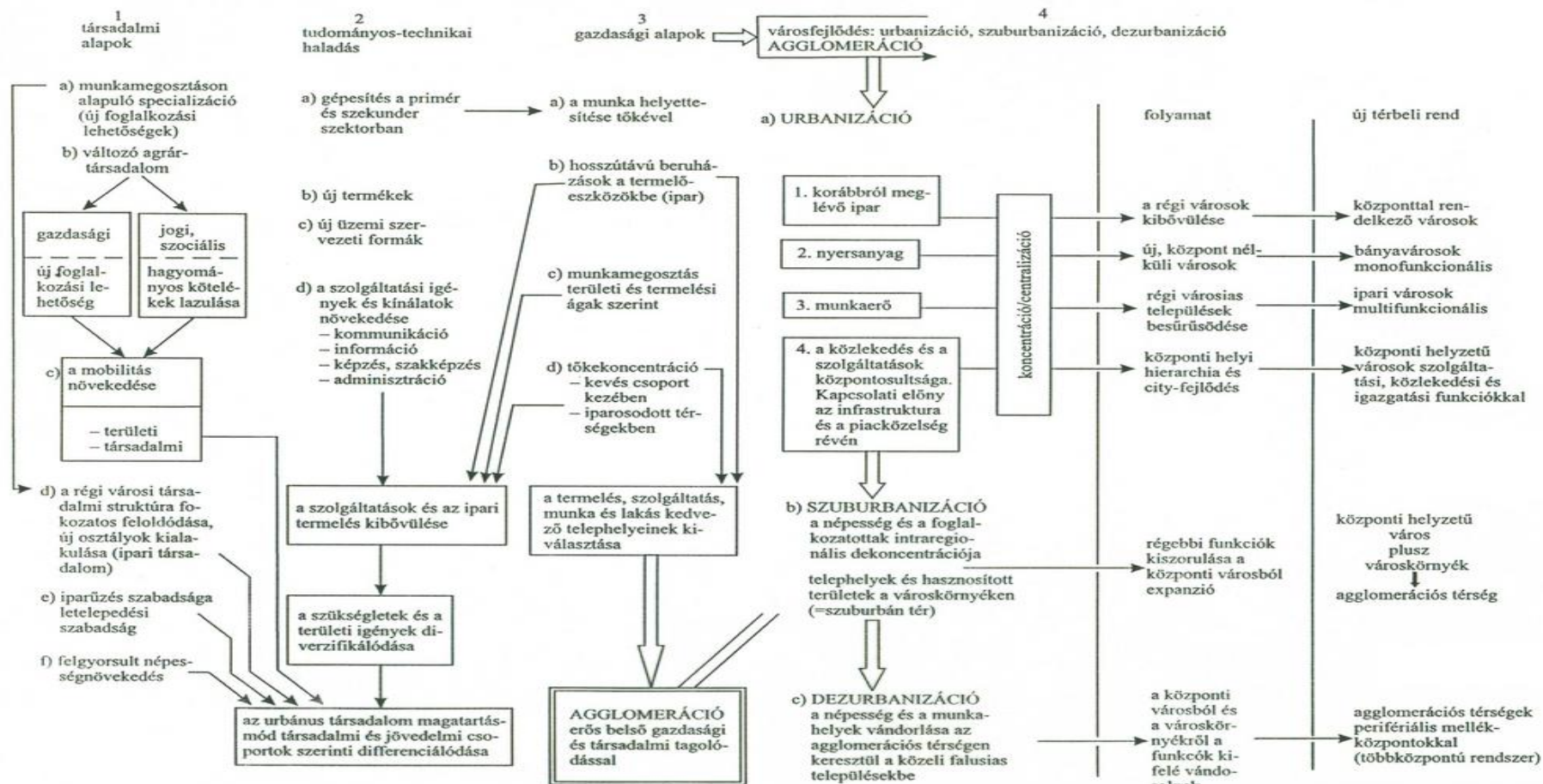
Az elmúlt két évszázad urbanizációs folyamatait tanulmányozó KLAASEN és az általa irányított holland iskola, hazai vonatkozásban az ő kutatásaikat feldolgozó HÖRCHER és ENYEDI sajátos törvényszerűségeket, összefüggéseket figyeltek meg. Állításuk szerint az urbanizáció folyamata jellemző szakaszokra osztható és ciklikusság jellemzi. Sok kutató pl. TÓTH (2002) megkérdőjelezi és erőltetettnek tartja a ciklikusság feltételezését, de az egyes

szakaszok meglétét nem kérdőjelezi meg. Az egyes szakaszokban jellemző a társadalom, a gazdaság bizonyos változásainak egymást követő sora, amely jellegzetes hatásokkal van a települések, különösen a városok népességére, városszerkezetére. Ezeket a jellegzetes folyamatokat foglalja össze az *1.14. ábra*.

Ennek megfelelően az urbanizációs folyamatot négy szakaszra, ciklusra bonthatjuk, úgy mint a:

1. a **városrobbanás**,
2. a **szuburbanizáció**,
3. a **dezurbanizáció**,
4. és a **reurbanizáció**.

Az első szakasz az ipari forradalomhoz kapcsolható. Ezt az időszakot a **városrobbanás (1)** szakaszának is nevezhetjük, mert jellemző a gyors nagyvárosi növekedés, amelynek oka a népességnek a falvakból a városokba történő elvándorlása. Ennek következményeként jelentősen megnőtt a városlakók aránya az ország össznépességén belül. Az urbanizációnak ez a szakasza a gazdaságilag fejlett országokban a XVIII. század végétől a XX. század 30-as, 40-es évtizedéig tartott, Magyarországon és a kelet-közép-európai országok jó részénél a XIX. század végén kezdődött és az 1960-as, 1970-es évtizedig tartott. A fejlődő országokban az 1960-as évektől figyelhető meg a városrobbanás és napjainkban is tart ez a szakasz.



A társadalmi-gazdasági fejlődés és az urbanizáció összefüggései

1.14. ábra

A társadalmi / gazdasági fejlődés és az urbanizáció összefüggései

Forrás: <http://foldrajz.ttk.pte.hu/tarsadalom/tematikak/dovenyiabrak/index.htm>

A gyors és megállíthatatlan városokba özönlést különböző gazdasági és társadalmi okok váltották ki és tartják mozgásban napjainkban is. Szokás ezeket az okokat vonzó és taszító tényezők csoportjaira osztani. A „*taszító erők*” elsősorban a falusi, rurális térségekben voltak jelen, ahol elsősorban mezőgazdasági jellegű munkát végeztek az emberek. A „*vonzó erők*” a városokban jelentkeztek és erősödtek meg egyre inkább (1.15. ábra). Ezek a hatások eltérő időben és különböző intenzitással jelentkeztek a fejlett és fejlődő térségekben. Míg a fejlett országokban a taszító és vonzó erők nagyjából kiegyenlítetten léptek fel, addig a fejlődő országokban jóval erősebbek a taszító erők, mint a város vonzóerői.



1.15. ábra

Taszító és vonzóerők a városrobbanás korszakában

Forrás: <http://www.mozaik.info.hu/mozaweb/varos/>

A fejlettebb országokban a vidéki területeken elsősorban a gyors népességnövekedés következtében jelentkező egyre nagyobb földhiány jelentkező taszító erőként, elsősorban Európában és Japánban. Észak-Amerikában ezzel szemben a gyors technológiai fejlődés, a gépesítés terjedése miatt csökkent az emberi munkaerő iránti igény a mezőgazdaságban. Hasonló okok jellemzővé váltak Európában és Japánban is, de inkább a XX. század közepétől. A mezőgazdaságban feleslegessé vált emberek a nagyvárosokba telepedtek, munkalehetőség reményében. Ezzel szemben a gazdaságilag fejletlenebb társadalmakban jellemző a mezőgazdasági termelés vagy önellátó jellege, vagy egy-egy piacra termelt termékekre való specializálódása. Egy-egy rossz termésű évben, vagy a világpiaci árak csökkenése miatt, családok tömegei mehetnek tönkre, akik az éhhaláltól menekülnek a nagyvárosokba. Valamint itt is igaz, hogy a népességrobbanás következtében erősen túlnépesedett vidék nem tudja ellátni élelemmel az egyre nagyobb családot, így megint csak az elvándorlás marad megoldásként. Ráadásul mindezekkel a társadalmi jelenségekkel egyidőben ezek az országok gyarmati sorból függetlenné válnak. Ez sok esetben konfliktusokkal, polgárháborúkkal, etnikai harcokkal jár együtt, ezek a háborús konfliktusok pedig elsősorban megint a vidéki lakosság elmenekülését válthatják ki.

A vidékről elvándorló népesség a fejlett országokban kibontakozó gyáripár különböző területein, vagy az egyre bővülő szolgáltatások területén jelentkező hatalmas munkaerőigényt kielégítve nagy biztonsággal munkát talált. Ráadásul ez általában biztosabb megélhetést, magasabb jövedelmet jelent. Mindemelllett a városi életmód számtalan kényelme, a szórakozási lehetőségek is vonzóerőként jelentkeztek. Ezzel szemben a fejlődő országokban az erőteljes iparosítás elmaradt, vagy csak vontatottan jelentkezett, így ezek a vonzóerők nem jelentkeztek ilyen markánsan.

Jellemző volt ebben az időszakban a gyorsan gyarapodó népességű nagyvárosokra, hogy az erőteljes iparosítás erősen terhelte a város környezetét, a munkahelyi egészségügyi viszonyok rosszak voltak, a tömeges betelepülések miatt állandó helyhiány és lakáshiány volt jellemző. Ennek megoldására tömeges lakásépítések indultak meg, amely lakások meglehetősen gyenge minőségűek voltak, a közművesítésük hiányos volt, az alapvető higiénés körülményeket nem biztosították. A fejlődő országokban jellemzően ebben a szakaszban alakulnak ki a bádógvárosok, nyomornegyedek. Ilyen körülmények között viszonylag gyakran léphettek fel tömeges megbetegedések, járványok. Már ekkor is megjelenik a különböző vagyoni helyzetű társadalmi csoportok elkülönült letelepedése, a nagyvárosi szegregáció. Különösen szembetűnő ez a fejlődő országok milliós metropoliszaiban, ahol a gazdag villanegyedeket egy-két utca választhatja el a már említett bádógvárosoktól (pl. Mexikóváros, Mumbai (Bombay) és Lagos).

A második szakaszt szoktuk **szuburbanizációnak (2)** nevezni. Jellemző erre a szakaszra a városi népesség dekoncentrációja, a városnövekedés megtorpanása. Az emberek a sűrűn lakott belső városrészekből fokozatosan a város külső övezeteiben elhelyezkedő lakóövezetekbe, valamint a nagyváros közvetlen szomszédságában elhelyezkedő kisebb településekre költöznek ez az úgynevezett „szub-urbán” övezet, innen származik a szakasz neve is. Jellemző továbbá, hogy mérséklődik, esetenként megáll a falvakból a városokba történő elvándorlás is, miközben a falvak városiasodása erőteljessé válik (1.17. kép).



1.17. kép

Új építésű, zöldövezeti lakópark Magyarországon

Forrás: TÓTH, 2007 (<http://www.tothgeza.hu>)

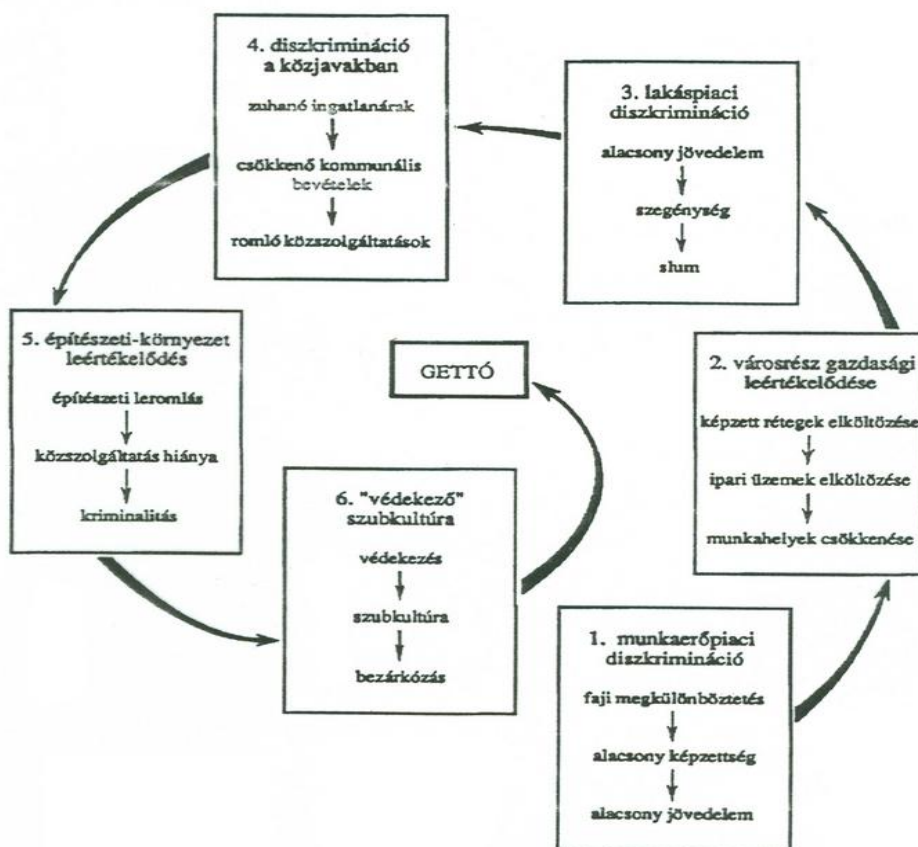
Ezek a folyamatok a fejlett országokban az 1930-as, 1940-es évektől az 1960-as, 1970-es évtizedekig voltak megfigyelhetőek, hazánk és a szomszédos országok az 1970-es évtizedtől léptek ebbe a szakaszba. Az USA-ban elsősorban ekkor jöttek létre a hatalmas kiterjedésű

kertvárosok, míg Európában főként a már meglévő városkörnyéki kisebb falvakba költöztek ki az emberek.

A szuburbanizációs folyamatok nemcsak a népesség mozgásában jelentkeznek, hanem az ipar és a szolgáltatások terén is. A *népesség* mozgására alapvetően az, a jellemző, hogy a belső városrészek felől a külső lakónegyedek, valamint a környező kis települések felé irányul. Ennek számos oka közül kiemelhető a közlekedés által igen megterhelt belváros levegőszennyezettsége, zajterhelése és relatív túlszűfolttsága.

A nagyvárosból a jómódú, zömmel kisgyermekes családok emberek keresik elsősorban a külső városövezetek jobban tervezett, zöldövezeti lakóhelyeit, a szegényebbek elsősorban anyagi okok miatt nehezen vagy egyáltalán nem képesek új lakóhelyet választani. Így a belső lakóövezetekben élők fokozatosan egyre szegényebb csoportokat jelentenek. Ez a folyamat együtt jár a városközpont belső lakóépületeinek műszaki elavulásával (ezek 70-80, esetenként 100 éves épületek), így a lakáspiacon ezek a lakóépületek veszítenek korábbi értékükből. Az itt maradt lakosság jellemzően idős korú és szerényebb anyagi helyzetű. Az üresen maradt, olcsó ingatlanokat a legtöbb esetben az etnikai kisebbséghez tartozók vagy külföldről érkező vendégmunkások, illegális bevándorlók foglalják el⁵.

Ezzel elindul a város belső lakónegyedeinek egy sajátos átalakulása, a **gettóképződés**. A folyamat jellemző lépései a következők, amelyek az 1.16. ábrán láthatóak.



98. ábra: A gettóképződés modellje
(Henderson, W.L. – Ledebur, L.C., 1972. nyomán)

1.16. ábra

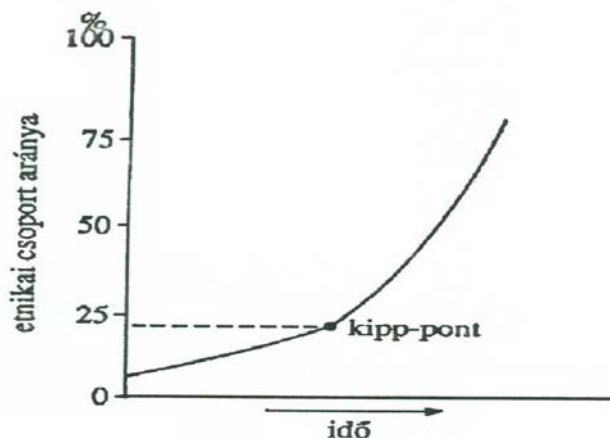
A gettóképződés modellje

Forrás: <http://foldrajz.ttk.pte.hu/tarsadalom/tematikak/dovenyiabrak/index.htm>

⁵ **Filtráció:** a lakásokból kiköltöző módosabb emberek helyére egyre szegényebb rétegek költöznek.

A gettóképződésben a legfontosabb mozgatóerők és ható tényezők az alábbiakban foglalhatók össze:

- Az adott etnikai csoport (*pl. színesbőrű, külföldi, nyelvi kisebbséghez tartozó, stb.*) a munkaerőpiacon hátrányos helyzetben van. Ennek oka a munkaadók negatív diszkriminációja, az általában alacsonyabb képzettségi szint, és sokszor az eltérő munkakultúra is. Ennek következtében ezek az emberek kevés jövedelemmel bírnak, igen gyakran válnak munkanélkülivé és magas közöttük a szociális segélyeken élők aránya is.
- Mivel ez az etnikai csoport alacsony és ingadozó jövedelmekkel bír, törekszik a nagyvároson belül megkeresni azokat a helyeket, ahol legolcsóbbak az ingatlanok, legalacsonyabbak a lakbérek. Ezek a városrészek pedig elsősorban a magasabb jövedelmű csoportok által elhagyott régi lakóépületek, amelyek közeléből az ipari létesítmények is elköltöztek, vagy bezártak, így a munkalehetőségek is meglehetősen korlátozottak.
- Az adott városrészekben egyre nagyobb tömegben tűnik fel a kisebbség, amit *invázió*nak nevezünk. Az eredetileg itt lakók igyekeznek elköltözni ebből a városrészből. Ahogy a kisebbség aránya a 20-25%-ot eléri a városrészben, hirtelen ugrásszerűen megnő az invázió, és így a kisebbség aránya is (*Kipp-effektus*). Ezzel azonban megindul a városrész lakásainak lakáspiaci leértékelődése, amit tovább erősít, hogy a lakóépületek felújítása az alacsony jövedelmek miatt rendszeresen elmarad. Egyre határozottabban formálódik egy szegénynegyed, amit amerikai kifejezéssel élve *slum*-nek nevezünk (1.17 ábra).



97. ábra: A Kipp-effektus

1.17. ábra

A Kipp-effektus

Forrás: <http://foldrajz.ttk.pte.hu/tarsadalom/tematikak/dovenyiabrak/index.htm>

- A folyamat tovább erősödik azáltal, hogy az alacsony és kiszámíthatatlan jövedelmű lakók egyre nagyobb tartozásokat halmoznak fel a közszolgáltatások terén, így általánossá válik a villany-, a gáz- és vízszolgáltatás kikapcsolása, ami további elvándorlásokat indukál.
- Ilyen körülmények között megjelenik és megnő az illegális jövedelmek (*pl. lopás, kábítószer-kereskedelem, prostitúció, stb.*) és a bűnözés szerepe a negyed lakói között, ami szintén a magasabb státuszú, nem az etnikumhoz tartozó maradék népesség elmenekülését váltja ki.

- Mivel ebben az esetben az itt letelepedőket közösen jellemzi a más társadalmi csoportoktól való *elkülönülés*, közöttük hihetetlen összetartás alakulhat ki, amelynek megvan az etnikai és kulturális gyökere is (*szubkultúra*). Összetartja ezeket az embereket a közösen megélt hátrányos társadalmi helyzet, a társadalomból való *kirekesztettség* érzése is. Az ilyen jellemzőkkel bíró városrészek jól körülhatárolhatók (leromlott épületek, a lakosok iskolázottsága, vásárlási szokásai, az ingatlanárak zuhanása alapján, sokszor a bűnözés mutatói is igen rosszak itt), jellegzetesen *nagyvárosi gettóként* emlegetik ezeket.

Mint az 1.16. ábrán is látszik a gettóképződés egy öngerjesztő folyamat, amelyet elsősorban a munkaerőpiac és a lakáspiac törvényei szabályoznak. A folyamat során faji-etnikai alapon kialakuló, erősen szegregált, önálló szubkultúrával rendelkező, alacsony státuszú negyedeket gettónak hívjuk⁶.



1.18. kép

New York, Harlem

Forrás: www.urban75.org/photos/newyork/harlem-newyork.html

Talán legismertebb ilyen negyed a New Yorkban található Harlem szegénynegyede, ahol zömmel fekete lakosok élnek (1.18. kép). Meglehetősen nehezen kezelhető problémaként jelentkezik a gettóképződés az USA-ban, de az Európai Unió területén is, ahol az egykori afrikai és ázsiai gyarmatok utódállamaiból érkező bevándorlók, vagy vendégmunkások lakják a kialakuló gettókat. Magyarországon elsősorban a roma kisebbség által lakott városrészek formálódtak gettókká. Ilyen városrész Budapesten Józsefvárosban és Erzsébetváros területén, de jól körülhatárolható néhány vidéki városban is, például Miskolc, Gyöngyös belterületén. Egyik lehetséges megoldás lehet, hogy a lakásokat önkormányzati segítséggel korszerűsítik, modernizálják, s közben a városképpel is összhangba hozzák (ez történt a londoni dokknegyed zömmel ázsiai betelepülők által lakott lakásainak egy részénél is). Sajnos, ez meglehetősen nehézkes a leromlott állapotú lakótelepeknél, ugyanis az érintett terület

⁶ Eredetileg fallal körülvett zsidó negyedekre használták a kifejezést, napjainkra azonban tágabb értelmezést nyert.

vezetékes áramellátása, közművesítése, csatornázása is elkerülhetetlen ilyen esetekben. Egyszerűbbnek látszik az épületek teljes lerombolása és új, korszerű negyedek felépítése ezen a helyen. Ilyenkor azonban mindig felmerül az esetleges lakófunkció megszüntetése is, hiszen a városközpont közelsége ezeket a telkeket igen értékessé is teheti.

A népesség „kitelepülésével” megindul a nagyvárosok területi terjeszkedése, az elővárosok (szuburbiák) terjeszkedése, a szomszédos települések beolvadásával pedig a település-együttesek – agglomerációk továbbfejlődése. A város ilyen mértékű területi terjeszkedése kialakítja a szükségszerű *tömeges ingázást* az elővárosok, illetve agglomerációs települések és a belváros között, hatalmas terhet róva ezzel a nagyváros közlekedésére. Mind a tömegközlekedés - ekkor épülnek meg a nagy elővárosi vasútvonalak, pl. Budapest körül a HÉV -, mind az autóforgalom - jellemzően ekkor terjednek el az olcsóbb, kisebb autómodellek, pl. T-modell, VW „Bogár”, Citroen „Kacska”, Volkswagen Golf, Suzuki Swift, stb. - hihetetlen mértékben megnő és jellemzően időben rendkívül koncentráltan jelentkezik a reggeli munkakezdés előtt és délutáni munkavégzés után. Ezért szinte kötelező jelleggel jelentkeznek a nagyvárosokban a közlekedési dugók, amelyek elkerülése szinte lehetetlennek tűnő feladat.

Ezzel egyidejűleg a korábban a nagyvárosba telepített nagy ipari létesítmények fokozatosan kitelepülnek a belső övezetekből, jogosan beszélhetünk tehát az *ipar szuburbanizációjáról*. A fejlett országokban ezek a folyamatok az 1970-es évektől erősödtek fel, azaz egybeestek a világgazdaság nagy átalakulásának folyamataival. Ennek során az erősen környezetszennyező, nagy nyersanyagigényű, hagyományos iparágak fokozatosan leépülnek a fejlett országokban, így ezek üzemei bezárnak az itteni iparvidékeken és részben áttelepülnek a fejlődő világ országaiba. Ezek helyett az elsősorban szaktudást igénylő, kis nyersanyagigényű ágazatok erősödnek meg. Mindez a nagyvárosok szintjén a következőket jelenti: a belső városrészek ipari létesítményeit fokozatosan bezárják, az új üzemeket pedig elsősorban az agglomerációk területén építik fel. Vagyis a város területén csökken az ipari munkahelyek száma, míg az agglomerációban növekszik. A termelő jellegű létesítmények kivonulnak a nagyvárosból az elővárosok területére. A tulajdonképpen központi negyedekben elsősorban az adminisztrációs és marketing tevékenységek maradnak. Ezzel párhuzamosan a *szolgáltató tevékenységek* területi elhelyezkedése is átalakul, a munkahelyek jelentős része az agglomeráció külső területeire költözik. Különösen a nagy területigényű szolgáltatások (pl. raktározást igénylő kereskedelmi szolgáltatás, nagykereskedelem, stb.) áthelyezése figyelhető meg, míg a központban csak a kis helyigényű, nagy értéket előállító, vevőorientált szolgáltató tevékenységek maradnak (pl. bankok, biztosítótársaságok, minőségi kiskereskedelem). Az ipari és a szolgáltató tevékenységek ilyen jellegű területi átrendeződése azt eredményezi, hogy a belvárosban elsősorban nagy irodaházak maradnak, bevásárlónegyedekkel, bankokkal és biztosítókkal váltakozva.

Ennek okai rendkívül összetettek. Kiemelhetjük a belső városrészek egyre *magasabb telekárait*, amelyek a nagyobb helyigényű ipari üzemek, szolgáltató tevékenységek gazdaságosságát nem teszik lehetővé. A külső városrészek olcsóbb telekárai, „lazább” környezetvédelmi előírásai vonzóvá teszik ezeket a városrészeket ezen tevékenységek számára. Ezt erősíti a belváros *túlzsúfoltsága* – ugyanis korlátozott a hely a terjeszkedésre -, a rendszeres *közlekedési dugók* - a szállításnak egyre nagyobb szerepe van -, a kiköltöző pályaudvarok, légikikötők messzire kerülnek, és a *munkaerő* fokozatos *kiköltözése* a külső városövezetekbe. A folyamatot erősíti, hogy a kommunikáció fejlődése és a szállítási technológiák megváltozása egyre inkább lehetővé teszik, hogy az egyes részüzemek, a termelés-szervezés és a raktározás térben is elváljanak egymástól.

A szuburbanizáció folyamatának következményeként az agglomeráció tovább fejlődik és egyre jobban megerősödnek a külső városrészek helyi alközpontjai, bolygóvárosai. Az amerikai szakirodalom az így megerősödő központokat, amelyek munkahelyeik révén valódi

vonzáskörzetet is kialakítanak maguk körül **peremvárosoknak** (edge-city) nevezi. Ilyen peremvárosnak tekinthetjük napjaink például budapesti agglomerációban Budaörs és Törökbálint térségét.

A harmadik szakaszt **dezurbanizációnak (3)** („ellenvárosodás” vagy ellenurbanizáció) szoktuk nevezni. Ez a szakasz a fejlett országokban az 1970-es évtizedtől bontakozott ki, és az 1980-as éveket jellemezte elsősorban, ezt követően hatása gyengült. A már a második szakaszban megindult folyamatok folytatódnak, melynek eredményeként csökkenésnek indul a nagyvárosok és az agglomerációjuk népessége és az itt található munkahelyek száma. Megerősödnek viszont olyan periférikus települések (városok és falvak egyaránt), amelyek a korábbi intenzív urbanizációs folyamatokból kimaradtak. A városokból a falvakba kitelepülő népesség révén a falvak népességszáma is gyarapodásnak indul. Általánossá válik a falvak városiasodása, ennek következtében nagykiterjedésű urbanizált térségek alakulnak ki. Különösen erősen jelentkezett ez a hatás az USA keleti partvidékén, Hollandia, Belgium, Németország (pl. Ruhr-vidék), Anglia (pl. Nagy-London, Midlands) területén, tehát a korábbi intenzív városnövekedés színterein. Jellemző példa lehet Nagy-London agglomerációs térsége, amelynek 1970 és 1980 között 853 ezer fővel csökkent a népessége.

Ha az okokat vizsgáljuk, akkor első helyre kerülhet a zsúfolt, szennyezett nagyvárosok taszítása és ezzel szemben a vidéki (de azért jellegében városias) lakóhelyek népszerűségének növekedése, valamint a hagyományos iparágak válsága, aminek következtében a konvencionális ipari központokban tömegével szűntek meg a munkahelyek. Ez megmagyarázza, hogy miért a válságban lévő iparvidékeken jelentkezett legerősebben a dezurbanizáció. A vidéki lakosság növekedését lehetővé tette az is, hogy a javuló közlekedési lehetőségek miatt távolabbról is igen gyorsan megközelíthetővé váltak a munkahelyek, valamint a kommunikációs eszközök és különösen az internet fejlődésével a munkahelyektől elválhatott a munkavégzés helyszíne (pl. *táv munka előretörése*). Az 1990-es évektől kezdődően az mérsékelte a folyamat erősségét, hogy az érintett területeken egyfajta szemléletváltás ment végbe, amelynek eredményeként új várospolitikai, új típusú városfejlesztési elképzelések körvonalazódtak és valósultak meg. Ezek eredményességét bizonyítja, hogy a korábban taszító városok újra vonzóvá váltak és az új munkahelyek, a színvonalas lakásépítések révén a lakosság számának csökkenése megállt.

A kutatók 1980-as évekbeli feltételezései szerint a negyedik szakaszban (**reurbanizáció (4)**) folytatódnak a dezurbanizációs szakaszban jellemző folyamatok. Feltételezések szerint az informatikai hálózatok, internet további fejlődésével, általánossá válásával végbemehet a munkahelyek decentralizációja, ami együtt járhat a településrendszer nagyarányú átalakulásával, hiszen az emberek kevésbé kötődnek majd a nagyvárosokhoz, így attól távolabbi, kisebb településeken is megtalálják a számukra ideális lakó-, illetve munkahelyeket. Mindezt erősítheti a nagyvárosok közlekedésének túlszűfolttsága, a közlekedéssel eltöltött idő aránytalan megnövekedése. Ideális esetben ez eredményezheti egy egységes településrendszer kialakulását is. Feltételezések szerint az USA, Ausztrália, Kanada, Japán területén az informatika ilyen mértékű fejlődése már az 1990-es évek elején megközelítette az ehhez szükséges állapotot, így itt várták először a települések ilyen irányú átalakulását. Természetesen ez a folyamat felvet egy sor szociális, emberi kérdést is, de ezek megoldása már a jövő feladata.

Egyes szerzők szerint a negyedik szakasz azonban csak elméleti feltételezés, hiszen az 1990-es években még nem voltak olyan nagyvárosok, agglomerációk, ahol ez általánosan megfigyelhető lett volna. Sőt, egyre inkább az a tapasztalat, hogy egy teljesen más irány válik általánossá. Annak ellenére, hogy elterjedt az internetes kapcsolat, az elektronikus kommunikáció rengeteg formája lehetséges ma már (pl. *telekonferencia, E-mail, chat, elektronikus kereskedelem, stb.*), az emberek számára a személyes kapcsolatok, a szemtől-

szembe történő kommunikáció továbbra is meghatározó maradt. Így az elővárosokba kitelepült ipari létesítmények maguk köré vonzzák az irodákat, az irodák a lakóhelyeket, a lakóhelyek a bevásárlóközpontokat, szórakozóhelyeket, iskolákat. Ennek eredményeképpen továbbra sem homogenizálódik a településrendszer, sőt újabb centrumok alakulnak ki (*decentralizált centralizáció*), amelyek a szuburbanizáció során megerősödött peremvárosokat jelentik elsősorban.

Közben a nagyváros fogyásnak indult népessége egyszer csak újra nőni kezd. A belső lakóövekben történt változások és a citybe egyre nagyobb arányban beköltöző irodaközpontok eredményezik ezt. Miközben a korábban csak a cityben helyet foglaló irodák egyre több helyet követelnek maguknak, a belső lakóövből egyre többen költöznek el a megemelkedő lakbérek miatt. Így törvényszerűen a megüresedett lakóépületeket irodák foglalják el, így ún. irodavárosok formálódnak. Ezzel megindul az itteni szegénynegyedek felszámolása és az elhagyott iparnegyedek szanálása, illetve modernizálása is. A korábbi slum-negyedek leromlott állapotú lakásait legtöbb esetben lebontják és a helyükön új, a kor színvonalának megfelelő irodaházak, üzletsorok, illetve luxuskivitelű lakások épülnek.



1.19. kép

Egy példa a korábbi raktárépületek lakásokká történő átalakítására (London)

Forrás: (<http://www.sulinet.hu/eletestudomany/archiv/2001/0106/london/london.html>)

A korábbi ipari üzemek, raktárépületek részben lakófunkciót kapnak, részben éttermek, galériák, üzletek kapnak helyet bennük (*1.19. kép*). Legtöbb esetben ezeket az átalakulásokat az önkormányzatok tudatosan, tervezett módon hajtják végre, a magántőke bevonásával. A tervezés és végrehajtás eredményeképpen egész városrészek újulnak meg (**városrevitalizáció**), jellemzően nagy kiterjedésű parkokkal, zöldövezetekkel. Ezzel viszont a belső lakóöv újra vonzóvá válik a lakosság számára, és megindul a visszaköltözés a belső városövébe (**„vissza a városba!”**). Elsősorban fiatal, magas szakképzettségű emberek, akik jellemzően egyedülállók (szinglik) valamint idősebb, gyermekeiket már felnevelt emberek, akik a városi életvitel kényelmessége miatt költöznek vissza. Miattuk és általuk zajlik a belső városrészek újjáéledése, felújítása. Olyan új lakások épülnek, amelyek nagy méretűek, rendkívül magas komforttal bírnak, az ingatlanpiaci értékük emelkedik. Így a korábban zsúfolt, esetenként túlzásúfolt belső lakóöv újra benépesül, felértékelődik. A megtelepedő kisebb létszámú lakosság egyre nagyobb lakásokban, egyre jobb körülmények között lakik. Jellemző a visszaköltöző népesség demográfiai összetétele: fiatal, jó keresetű, zömmel

egyedülálló nők és férfiak, akik hajlandóak a munkaidőt késő estig megnyújtani, így számukra fontos a munkahely közelsége (elterjedtté vált amerikai szóval: yuppie-k). Másrészt viszont a szórakozási lehetőségeket tekintve is nagy igénnyel bírnak. Ez a folyamat a **dzsentrifikáció** (a népesség fiatalodása és átlagos keresetének emelkedése).

Erre a folyamatra láthatunk példát New Yorkban, Bostonban, Londonban, Párizsban, de Európa és Észak-Amerika számos nagyvárosában egyaránt, köztük Budapesten is. Így úgy tűnik, hogy a „nyugati világ” városai jelenleg reneszánszukat élik.



1.20. kép

A londoni dokkok az átalakulás előtt

Forrás: www.sulinet.hu/eletestudomany/archiv/2001/0106/london/london.html



1.21. kép

Az egykori londoni Dokk-negyed felhőkarcolóival

Forrás: <http://hu.wikipedia.wiki>

A városrevitalizáció egyik legjobb példájával a londoni dokk-negyed megújulása szolgálhat (1.20; 1.21.; képek). Az egykori kikötőnegyed az 1960-as, 1970-es években elnéptelenedett, egyik nagy vesztese volt a londoni szuburbanizációs, majd ezt követő dezurbanizációs időszaknak. Az 1980-as évtizedtől a városvezetés elhatározta, hogy a citytől távol lévő negyedet új, keskeny nyomtávú vasútvonal (Docklands Light Railway) és új főútvonal építésével kapcsolja be a város vérkeringésébe, valamint a közelében új repülőtér (London City) hoztak létre (1.22. kép). Majd a közművek és a lakóépületek felújításával tette vonzóvá a befektetők számára. A nagy multinacionális vállalatok számára az olcsó ingatlanárak és alacsony bérleti díjak is vonzóknak bizonyultak. Mára a Dokk-negyed London egyik legdinamikusabban megújuló, fejlődő városrésze, ahol a világ legnagyobb vállalatai építik fel irodaházaikat.



1.22. kép

A Dokk-negyedet a city-vel összekötő, újonnan kiépült DLR-vasútvonal

Forrás: www.sulinet.hu/eletestudomany/archiv/2001/0106/london/london.html

Az urbanizáció szakaszainak elemzését követően fontos hangsúlyozni, hogy az egyes szakaszok térben és időben nem mindig különíthetők el élesen. Megfigyelhetők egy agglomeráción belül a *szuburbanizációra*, *dezurbanizációra* és *reurbanizációra* jellemző folyamatok egymással egy időben és egymással párhuzamosan is. Például Budapest agglomerációjában napjainkban épülő lakóparkok a szuburbanizációs folyamatokra jellemző módon a lakosság - elsősorban a fiatal családok - városból kifelé irányuló mozgását jelzik. Azonban a belső városrészek intenzív városrevitalizációja (pl. Középső-Ferencváros) már a reurbanizáció folyamatának részét képezik.

Az 1.4. táblázat és az 1.18. ábra segíthet eldönteni egy-egy nagyváros, illetve agglomerációjának esetében, hogy azt, az urbanizáció mely szakasza jellemzi elsősorban.

A népesség számának változása az urbanizáció egyes szakaszaiban, a különböző városövezetekben

Megnevezés	Városközpont	Agglomeráció	Periféria
Urbanizáció	↑	↑	↓
Szuburbanizáció	↓	↑	↓
Dezurbanizáció	↓	↓	↑
Reurbanizáció	↑	↓	↓

Forrás: Kovács, 2007.

A modern urbanizáció szakaszai

Szakaszok	A gazdaság jellemzői	A települések jellemzői	Időtartama
1. szakasz A városrobbanás	Ipari forradalom, extenzív iparosítás	Gyors nagyvárosi növekedés, tömeges elvándorlás faluról, a népesség erős koncentrációja	<i>Fejlett tőkés országok:</i> 18. sz. végétől 1930-as, 1950-es évekig <i>Kelet-Közép-Európa:</i> 19—20. sz. fordulójától 1960-as, 1970-es évekig <i>Fejlődő országok:</i> 1960-as évektől tart
2. szakasz Viszonylagos dekoncentráció	Modern iparágak, intenzív fejlődés	Kisvárosi, elővárosi fejlődés, településgyűttek (pl. városi agglomerációk), a falusi településállomány modernizálódik, népessége stabilizálódik	<i>Fejlett tőkés országok:</i> 1930-as, 1950-es évektől 1960-as évek végéig <i>Kelet-Közép-Európa:</i> jelenleg lép a szakaszba
3. szakasz Dezurbanizáció	Gyorsan növekvő ipari termelékenység, a termelő szektorok csökkenő foglalkoztatása, a K+F szektor „húzó” jellege, a foglalkoztatottak többsége nem termelő (posztindusztriális szakasz)	Rurális (nem városi) népességnövekedés, nagyvárosi népességcsökkenés, elővárosi gyűrű ki-bővülése	<i>Fejlett tőkés országok:</i> 1970-es évektől
4. szakasz Az informatika urbanizációja	A csúcstechnológia (elektronika, robottechnika, biotechnika, távközlés) általános elterjedése, társadalmi-szervezeti adaptáció	A munkahelyek erős decentralizációja, egységes civilizációs szintű településrendszer kialakulása, új központok kiemelkedése	<i>Fejlett tőkés országok:</i> Várhatóan az 1990-es évektől

Az urbanizáció szakaszainak összefoglalása

Forrás: <http://foldrajz.ttk.pte.hu/tarsadalom/tematikak/dovenyiabrak/index.htm>

Egy ország településhálózatán belül is megfigyelhetők különbségek az urbanizációs folyamatokban. Példaként az USA említhető, mert elég nagy kiterjedésű és az egyes régiói a városfejlődés jellemzően különböző szakaszaiban járnak. Az USA déli államaiban (pl. *Új-Mexikó, Arizona, Texas*) a városrobbanás szakasza zajlik elsősorban a bevándorlók miatt, Nyugaton (pl. *Kalifornia*) viszont a szuburbanizáció jellemző, a Nagy-Tavak környékén azonban még mindig a dezurbanizáció folyamatai a meghatározóak, míg a keleti partvidék nagyvárosai túljutottak a népességvesztés évtizedein és jelenleg a reurbanizáció mintapéldáiként szolgálhatnak (pl. *Boston, New York*).

1.5.3.4. A városok morfológiai és szerkezeti jellemzői

Sok esetben az urbanizációról, a városokról a több mint ötmilliós világvárosok jutnak eszünkbe, pedig ezekben csak a városi népesség 25%-a él, a városlakók több mint 50%-a 500 milliós vagy annál kisebb városok lakója. A városok szerkezetének vizsgálatakor, ezek jellegzetes övezeteinek kialakulásánál is a metropoliszokat vesszük példaként és alapul, de fontos hangsúlyozni, hogy mindezek a jelenségek megfigyelhetők a kisebb városokban is.

A nagyvárosok szerkezetének vizsgálatakor figyelembe kell vennünk, hogy a városszerkezet *folyamatosan átalakul*, megváltozik, a városban zajló társadalmi, gazdasági folyamatoknak megfelelően, követi az urbanizáció különböző szakaszaiban megfigyelhető változásokat. Ezért a városok szerkezete mindig egy hosszú történelmi fejlődés eredménye. Előfordulhat, hogy a változások olyan ütemben, olyan gyorsan követik egymást, hogy a nagyváros szerkezetében még nem tudott alkalmazkodni az új jelenségekhez. Ezért szerkezeti problémákkal küszködhet, például nagymértékben megnő az ingázók száma, viszont a közlekedés még nincs felkészülve ekkora tömegek szállítására. Előfordulhat, hogy a városszerkezet kaotikussá válhat, például a szegényebb országokban, a vidéki népesség tömeges városba özönlése miatt nincs elegendő lakóhely, ezért ideiglenesnek épülő bádogvárosok jelennek meg, sokan az utcán alszanak, illetve laknak. Szinte minden városra igaz, hogy szabályos és szabálytalan városrészek is egyaránt találhatók bennük. Mindemellett a természeti adottságokhoz való igazodás is befolyásolhatja a nagyváros szabályos szerkezetét (pl. *Budapest a budai oldal hegyvidékre, a pesti oldal síkvidékre települt, s a várost kettészeli a Duna folyó*). Ezért fontos hangsúlyozni, hogy az általános típusokba történő besorolás sok esetben egy-egy városrész alapján is történhet, amely esetleg meghatározó a város szerkezetének jellemzésében.

Hasonlóan a falvakhoz, a városok is vizsgálhatók és csoportosíthatók **alaprajzi jellemzőik** (*utcahálózat jellege, telekbeosztás és a beépítés jellemzői*) alapján. Bár a városok népessége gyorsan megváltozhat és az egyes városrészek funkciói is meglehetősen gyorsan átalakulhatnak, az épített környezet, különösen az utcahálózat nagy tehetetlenséggel bír, sokszor évtizedekig, sőt évszázadokig fennmaradhat. Ez okozhat a városban szerkezeti problémákat, ám átalakítása rendkívül nehéz, sok esetben csak egyes városrészek teljes lebontását követően valósítható meg. Ugyanakkor a városokra különösen igaz, hogy alaprajzuk összetettebb, sokszínűbb – már csak méretükből fakadóan is-, mint a falvaké. Egy városban belül különböző alaprajzi típusok is jellemzőek lehetnek. Alapvetően a városok két nagy csoportba oszthatók alaprajzuk szerint: a **természetesen nőtt városokra** és az **alapított városokra**.

Az idősebb városok általában a **természetesen nőtt városokhoz** sorolhatók, melyek egy hosszú fejlődés és növekedés eredményeképpen nyerték el mai alaprajzukat. Jellemző, hogy az utcahálózatuk szabálytalan, jól láthatóan nem tervezett módon, hanem spontán beépülés során alakult ki. Gyakoriak a girbe-gurba, szűk utcák, melyek gyakran zsákutcákba torkollanak. Hasonlóan a telkek alakja is sokszor szabálytalan, a beépítés pedig ehhez igazodva szintén kaotikusnak tűnhet. Bizonyos rendezettség mégis sokszor felfedezhető, ami a beépülés történetére utalhat. Gyakori például, hogy ezek a régi városok valamilyen

természeti egység fokozatos beépülésével, úgynevezett besűrűsödési folyamat révén jöttek létre és ilyenkor a beépülés követi ennek az egységnek a határait. Példa lehet erre Párizsban a Cité szigetének besűrűsödése, vagy a budai Várhegyen épült városrész beépülése. Az egység, amelynek határaihoz igazodik a látszólag rendezetlen utcahálózat, lehet mesterséges is, például egy várfallal körülvett városmag is, erre lehet példa Bécs óvárosa. A természetes városfejlődés történhetett úgy is, hogy az egykori városmag - itt volt a piac, a templom, a városháza - irányából a város fokozatosan kifelé, a központi térhez csatlakozó nagyobb utak mentén terjeszkedett, majd az utak közötti terek utólag sűrűsödtek be (1.23.; 1.24. képek).



1.23. kép

Sopron belvárosa légifelvételen: jól kirajzolódik az egykori várfalon belül beépült Belváros

Forrás: TÓTH, 2007 (www.tothgeza.hu)



1.24. kép

Pécs belvárosa műholdfelvételen: az utcák a főtértől indulnak

Forrás: <http://earth.google.com>

Az alapított városok szinte kivétel nélkül megtervezett, szabályos alaprajzzal rendelkeznek. Nemcsak az alaprajzuk, hanem sok esetben az egyes funkciók is előre megtervezett helyen kapnak helyet (*pl. munkahelyek, orvosi ellátás, lakófunkciók*). Sokszor a népességszámot is előre megtervezik, bár ez a későbbi betelepülésekkel nem mindig követi a tervet. Tervezett alaprajzzal rendelkeznek, s ezért az alapított városok ismérvei fedezhetők fel azokban a városokban is, amelyek valamilyen katasztrófa során (*pl. tűzvész, árvíz, világháború, stb.*) csaknem teljesen megsemmisültek, s ezt követően az újjáépítés során igyekeztek szabályos alaprajzot megépíteni. Hazánkban ilyen város például Szeged, de példának okáért említhetjük Varsót is. A szabályos alaprajzú, tervezett városok megálmodása és megépítése nem újkeletű elképzelés, hiszen már az ókori városok között is találunk rá példát, úgy, mint Mohendzsó-dáró az Indus-völgyében, Ekhet Aton Egyiptomban, Alexandria a hellén korban, a Római Birodalom városai, a reneszánsz eszményi várostervei, majd a XIX. század végi ideális városok tervei.

A szabályosság megvalósulhat **sakktábla** alaprajz formájában, ahol az utcák derékszögben metszik egymást, a telektömbök pedig négyszög alakúak. A legtöbb ilyen várost a tengerentúlon alapított nagyvárosokban fedezhetjük fel. Észak-Amerikában New York, Montreal, Detroit, Ausztráliában Sydney és Melbourne, de Dél-Afrikában és Latin-Amerikában is találunk rá példát.

A későbbi korokban azonban más elrendezés vált elterjedtté. Ez a **sugaras-gyűrűs alaprajz** a központot gyűrűszerűen körülvevő, egyre nagyobb sugarú körökből (**körutak**) és az ezeket összekötő, a központban összefutó egyenes **sugárutakból** áll. A XIX. század végén - XX. század elején elterjedő tömegközlekedés hívta életre ezeket az alaprajzi elképzeléseket, melyeket felfedezhetünk, például Moszkva alaprajzában, Párizs bizonyos területein, de Budapesten is. Az egyre nagyobb sugarú körutak mutathatják a történelmi városok esetében a városnövekedés egyes állomásait is, ahogyan a várost körülvevő városfal egyre kijebbi tolódott és mindig ehhez igazodva fejlődött tovább az utcahálózat. A legismertebb hazai példa az 1879-ben árvíz sújtotta Szeged, amelynek rendezési terveiben, majd a megvalósítás során is maximálisan igyekeztek ehhez az elrendeződéshez igazodni (*1.25. kép*).

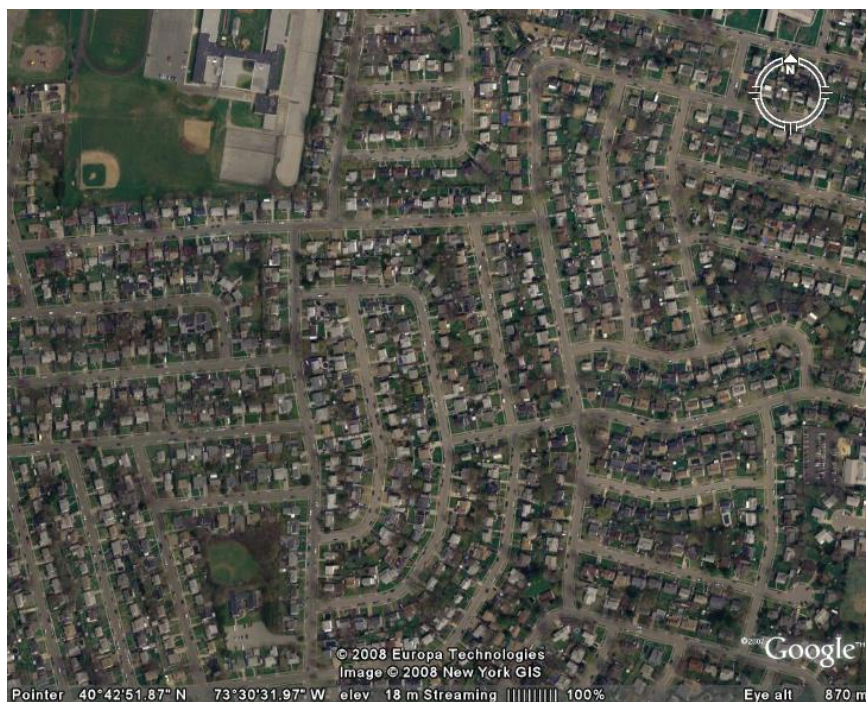


1.25. kép

Szegedről készült műholdfelvétel: jól látszik a két körút és a központba futó sugárutak

Forrás: <http://earth.google.com>

A sugaras-gyűrűs alaprajzi formához hasonló rendezési elvek jellemzik a XX. század új városait is, ahol sok esetben több kisebb központ körül alakítanak ki **tervszerűen görbe** utcahálózatot. Talán legismertebb példa erre Canberra városának alaprajza, ahol a Howard-féle ideális kertváros rendezési elveit figyelembe véve igyekeztek kialakítani egy egységes várostervet. Hasonlóan tervszerűen görbe utcahálózatot terveznek a nagyvárosok hatalmas elővárosi gyűrűjében kialakítandó kertvárosokban is, hogy a monotóniát oldják.



1.26. kép

Műholdfelvétel New York hatalmas kiterjedésű elővárosi övezetéről

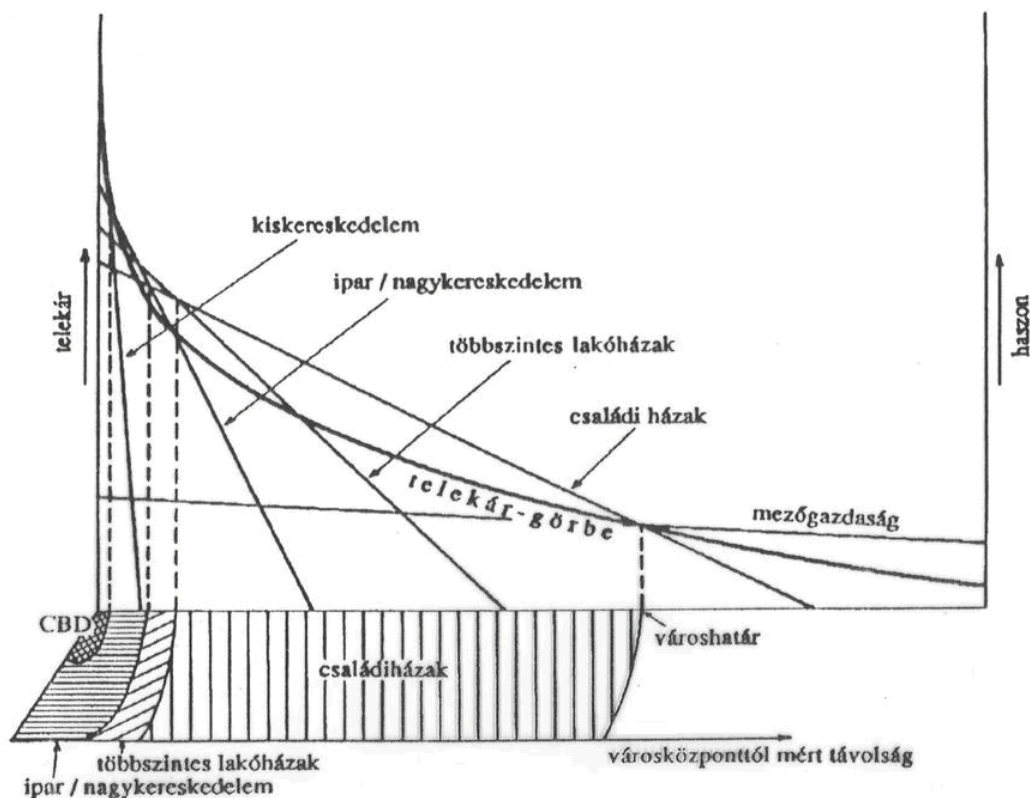
Forrás: <http://earth.google.com>

Jól látható, hogy a korban idősebb, természetesen nőtt városok utcahálózata, telekbeosztása sokszor akadályozza a város fejlődését, mert a modern nagyvárost jellemző vonalas műszaki létesítmények (pl. csatornahálózat, elektromos vezetékek, telefonkábelek, akár a fő tömegközlekedési eszközök, pl. villamos, metró, stb.) könnyebben vezethetők a szabályos elrendeződésű városokban. Ezért a modern városrendezési tervekben törekednek a szabályos alaprajzi formák valamelyikének kialakítására, vagy azt megközelítő elrendezés létrehozására. Talán legkorábbi példaként említhető a XIX. századi Párizs városrendezése, de Budapest kiegészítést követő városrendezési terveiben is próbáltak sugaras-gyűrűs elrendezést kialakítani, legalábbis a pesti oldalon (pl. kiskörút, nagykörút, Rákóczi út).

Az alaprajzi jellemzők mellett ugyanakkor a városok **funkcionális** értelemben is jellemezhetők egyfajta szerkezettel, klasszikus értelemben ezt a fajta tagozódást értjük városszerkezet alatt. Ez azt jelenti, hogy a városok bizonyos funkciói jellemzően a város egyes területeihez kötődnek. Például a város irányítását végző hivatalok, az üzleti és banki élet jellemzően a városközpontokhoz köthetők. Ezzel szemben a lakófunkciók a külsőbb negyedekben kerülnek előtérbe, a hagyományosan nagy területet igénylő, vagy hangos és szennyező ipari és közlekedési létesítmények pedig a városközponttól még távolabb telepednek le. Tehát a város belső funkcionális elrendeződése és népességének társadalmi tagozódása csak látszólag rendezetlen, igenis felismerhetőek benne bizonyos törvényszerűségek.

A városszerkezet kialakulására ható tényezők rendkívül összetettek és a városfejlődés során változhatnak, mégis legfőbb rendező elvként a következők emelhetők ki:

1. **A telekárak és bérleti díjak**, amelyeket nagyon sok tényező alakít ki és befolyásol. Például a természeti környezet, amely lehet egy szép kilátást biztosító hegyoldal, vagy folyópart, de fontos lehet az állapota is, vagyis hogy például mennyire szennyezett. Befolyásolhatja a telek elérhetősége, azaz a közlekedés szempontjából mennyire elérhető helyen található. A városközponttól való távolság növekedésével általában csökkennek a telekárak (lásd alábbi ábra telekár görbéje). A telekárak alakulását döntően befolyásolhatja a várospolitikával, hogy bizonyos városrészeket korlátozza új telkek kialakítását, s így a telekárak emelkedését idézi elő, míg máshol olcsó építési telkek tömegét alakítja ki és dobja piacra, s így az árak csökkenését vagy stagnálását idézi elő. A telekárakat jelentősen befolyásolja az adott városrész társadalmi megítélése, vagyis a városrész imázsa, híre. Például egy városrész rossz híre (magas kriminalitás vagy az etnikum nagy aránya) negatív hatással van az ottani telekárakra. Hasonló hatással lehet az épített környezet negatív megítélése, például nagyméretű lakótelepek esetében. Alapvetően a városi telkekről elmondható, hogy igen korlátozott mennyiségben állnak rendelkezésre és igen drágák, mindez sokszor indokolja az épületek függőleges irányú kiterjedését. A telekárak az állandó versenyben folyamatosan változnak, ezzel megváltoztatják az adott telken betöltött funkció gazdaságossági mutatóit, s ezzel a városszerkezet átalakulására is hatással vannak.
2. **A szabad ingatlanpiac érvényesülése** esetén a telekárak hatása a városszerkezetre szabadon érvényesülhet. Ebben az esetben ugyanis a háztartások és a vállalkozások között egyfajta verseny zajlik a különböző városi funkciók betöltéséért (lakás, kiskereskedelem, ipari létesítmény, iroda, szolgáltatások, stb.), miközben a telkek árai változnak és korlátozott mennyiségben állnak rendelkezésre. A hasznosítás jellegét döntően befolyásolja, hogy mekkora lehet a hasznosítás jellegéből fakadó potenciális haszon. Az a funkció győz és telepszik meg tartósan, amelyik a legtöbb hasznot tudja termelni az adott területen. A potenciális haszon a legnagyobb a városközpontban, mert itt a legnagyobb a forgalom, itt a legtöbb az ügyfél. A városközponttól távolodva a haszon lineárisan csökken, egészen a nulláig, amikor már az adott funkció nem is hoz hasznot. Azonban a *csökkenés mértéke* a különböző funkciók esetében eltérő mértékű, így például a minőségi kiskereskedelem szinte csak a központban képes hasznot termelni, míg az ipari létesítmények a központtól nagyobb távolságban is produktívak (nagyobb helyigény, lazább környezetvédelmi előírások). Mindez látható az alábbi ábrán is, ahol az egyes funkciók haszongörbéi is összevethetőek, tudniillik a kiskereskedelem haszongörbéje a központtól távolodva meredeken zuhan, míg a családi házak, vagy például a mezőgazdasági hasznosítás a központtól nagyobb távolságban is képesek hasznot produkálni. Összegezve, a városközpontban az igen kevés, kicsi és drága telken érhető el a legnagyobb potenciális haszon, míg a központból kifelé haladva a csökkenő telekárak és az elérhető kisebb potenciális haszon a különböző hasznosítási módokat jellegzetesen övezetekbe rendezi (1.19. ábra). A szabad ingatlanpiac és így a gazdaságosság térbeli rendező ereje nem minden esetben érvényesülhet szabadon, ilyen esetekben természetesen a fenti megállapítások nem igazak. Ilyen példa lehet az állami tulajdonú ingatlanok telephelyeinek kiválasztása (pl. parlament, minisztériumok, városháza épületei), ahol nem érvényesülnek a piaci feltételek. Hasonló lehet bizonyos állami felügyelet alá eső intézmények helyeinek kiválasztása, például iskolák, könyvtárak, kórházak esetében. Ha egy ország politikai berendezkedése nem engedi érvényesülni a szabadpiaci versenyt, az is eredményezhet az általános modellektől eltérő városszerkezetet.



1.19. ábra

A nagyvárosi területhasznosítás rendszere (BERRY, B.J.L. 1959. nyomán)⁷

Forrás: <http://foldrajz.ttk.pte.hu/tarsadalom/tematikak/dovenyiabrak/index.htm>

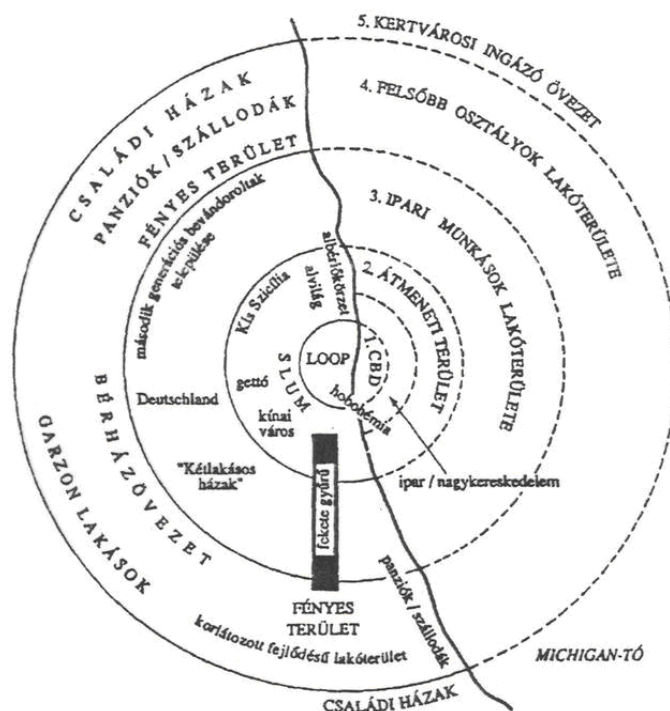
3. A **társadalmi státusz** és a **szegregáció**. A nagyvárosok szerkezetére erős hatással van az ott megtelepedő lakosok társadalmi státusza, kereseti és vagyoni viszonyai, sok esetben a foglalkozás szerinti megoszlás is kimutatható. Általában elmondható, hogy az európai nagyvárosokban hagyományosan a városok központjaiban találjuk meg a magasabb státuszú népességet, s a központtól távolodva a státuszgörbe lejt. Ez még akkor is így van, ha a szuburbanizációs folyamatok eredményeképpen a belső lakóövek leértékelődtek, míg a városperemi területek felértékelődése figyelhető meg. Ezzel szemben az amerikai városokban hagyományosan jellemző a magasabb státuszú népesség városperemi letelepedése, jellemzően villanegyedekben. Fontos szerepe van az etnikai hovatartozásnak is a lakóhely kiválasztásakor, jellemzően a nagyvárosokban figyelhető meg ezeknek a csoportoknak az erős elkülönülése, a szegregáció jelensége. Ha a szegregációs folyamatok elérnek egy bizonyos küszöböt (lásd Kipp-effektus), akkor megindul a gettósodás, gettóképződés jelensége. A modern statisztikai módszerek lehetővé teszik, hogy ezt a folyamatot számszerűleg is mérjük, jellemezzük, előre jelezzük. A **társadalmi szegregáció** mérésére két mutatót vezettek be és használnak napjainkban is, ezek a **diszsimilitási index** és a **szegregációs index**.

⁷ Megjegyzés: a bérleti díj függvényt és ennek hatását a városszerkezetre részletesen a közgazdasági modelleknél elemezzük.

4. Mindezen felsorolt tényezők mellett a **várospolitikai** és a **városfejlesztési elképzelések** az általánosan ható tényezőktől eltérően is befolyásolhatják a városszerkezet fejlődését. Erre láttunk példát, amikor befolyásolhatja a telekárakat, vagy amikor a piaci viszonyokat megkerülve hoz létre a városközpontban non-profit intézményeket. Különböző fejlesztési elképzelésekkel, kisajátításokkal, adókedvezményekkel, olcsón kínált ingatlanokkal jelentősen módosíthatja a város szerkezetének pusztán a piaci viszonyok által irányított fejlődését. Erre láthatunk példát a londoni Dokk-negyed látványos átalakulása során, vagy a párizsi Le Défense negyed fejlesztéseinek megvalósításakor. Megakadályozhatja a várospolitikai bizonyos városi területek beépítését, és így nagy kiterjedésű zöldövezeteket hozhat létre, amint az európai nagyvárosoknál szokás.

A nagyvárosok szerkezetét és az ezeket kialakító folyamatokat több településkutató is vizsgálta. A kutatók egyik csoportja Amerikában figyelt fel az amerikai nagyvárosokban kialakult szigorú belső térbeli rendre, s mivel képviselői Chicago-ban tevékenykedtek, „chicagói iskola” néven váltak ismertté. Modelljeikben előszeretettel használták és alkalmazták az ökológia módszereit és fogalomtárát, ezért ezeket a modelleket **városökológiai modellek** néven említi a településföldrajz tudománya. Nevezhetnénk empirikus modelleknek is ezeket, mert egy-egy nagyvárosban tapasztaltak alapján alakították ki városszerkezeti modelljeiket, ezért sok támadás is érte őket.

E. W. BURGESS és R. E. PARK Chicago városát vizsgálta. Megállapították, hogy a városba igen nagy számban érkező és letelepedő bevándorlók a városon belül erősen elkülönültek mind nemzetiségük, mind vagyoni helyzetük szerint. A várost *koncentrikus övezetekre* osztották, melyeket az 1.20. ábra ismertet.



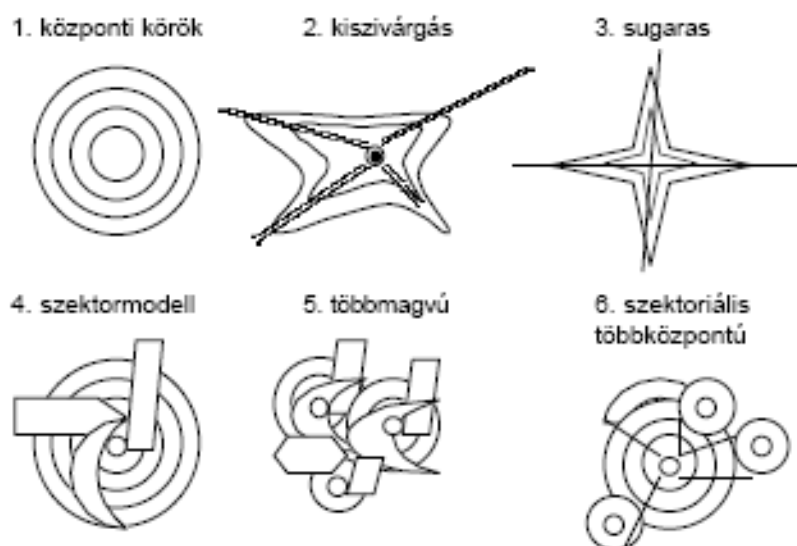
Chicago városszerkezeti modellje (Burgess, E.W. nyomán)

1.20. ábra

A Burgess-Park-féle koncentrikus városmodell (1925)

Forrás: <http://foldrajz.ttk.pte.hu/tarsadalom/tematikak/dovenyibrak/index.htm>

A városközpontban helyezkedik el az úgynevezett **CBD** (Central Business District), amit Chicago-ban a magasvasutak vágányainak hurokszerű kanyarulata határol, innen kapta a Loop elnevezést. Ez megfelel a city-nek, itt találhatóak a felhőkarcoló irodaházak, éttermek, áruházak, színházak, stb. A központot egy úgynevezett **átmeneti övezet** fogja körbe, ami a XIX. századi Chicago ipari övezete volt lakóházakkal. A XX. század elejére a tehetősebb emberek elköltöztek innen és helyükre újabb bevándorlók érkeztek, ezzel elindult ennek az övnek a leromlása. A letelepedő etnikumok szigorúan elkülönültek, erre utalnak az övezet elnevezései: „Kis Szicília”, „Kínai város”, „Alvilág”. A harmadik körnek az **ipari munkásság lakóöve** elnevezést adták, utalva arra, hogy ez az övezet alapvetően lakófunkciót tölt be. Az itt épült lakások újabbak és jobb állapotúak voltak, mint az átmeneti övezetben. Az *1.20. ábrán* jelölt kétlakásos ház azt jelenti, hogy a földszinten lakott a tulajdonos, az emeleten pedig a bérlő. Ez utóbbi két övezetben megfigyelhető a fekete bőrű népesség beszivárgása, erre utal a fekete gyűrű elnevezés. Ezen kívül található a **felsőbb osztályok lakóterülete**, amelyet a „fényes terület” elnevezéssel illettek. Elsősorban középosztálybeli családok éltek itt családi vagy társasházakban. Az ötödik gyűrű a **kertváros** elnevezést kapta, de ismert az ingázótelepülések név is. Az 1920-as években még kis kiterjedésű övben kisebb elővárosok találhatóak, melyek lakói ingáztak a nagyvárosba. Az ekkortól felerősödő szuburbanizáció azonban ezt az övezetet duzzasztotta hatalmasra, s így jött létre a nagy kiterjedésű kertvárosi övezet. Később maga BURGESS módosította modelljét, felismerve az általa kiszivárgásnak nevezett jelenséget, amelynek során a gazdagabb emberek elhagyják a belsőbb városrészeket és kiköltöznek a drágább és nehezebben elérhető, de nyugodtabb és tisztább kertvárosi övezetekbe. Így kialakul a városban a társadalmi státusz szerinti elhelyezkedés, vagyis a belsőbb városrészekről (a CBD-t kivéve) kifelé haladva nő az emberek keresete. Felismerte, hogy a város és népességének növekedése során minden egyes övezet kifelé terjeszkedik, a körülötte elhelyezkedő övezet rovására. Ezt a folyamatot szukcesszióknak nevezte el. Különösen szembeűnők ezek a folyamatok a főbb közlekedési útvonalak mentén, amint ez az *1.10. ábrán* is látszik. Ez viszont azt eredményezi, hogy a koncentrikus körök a közlekedési útvonalak mentén torzulhatnak, jellegzetes, úgynevezett sugaras szerkezetet vehetnek fel.



1.21. ábra

A városfejlődési modellek sematikus rajzai

Forrás: www.ekt.bme.hu/EpGazd/epgaz3-telek.pdf

A H. HOYT által felállított *szeptormodell* a koncentrikus modell továbbfejlesztése. HOYT 64 amerikai városban végezte vizsgálatait három időpontra (1900, 1915 és 1936). Az úri középosztály tagjainak lakhelyét kereste a városokon belül, mégpedig úgy, hogy a városok térképén feltüntette a legmagasabb lakberek területét. Felismerte, hogy a magasabb státuszú népesség nem a koncentrikus körök mentén telepedett le, hanem szektorálisan, feldarabolva ezzel a szabályos köröket. Rámutatott arra, hogy a leggazdagabbak a város legjobb adottságú területeit foglalják el, például az uralkodó széljárással hozta összefüggésbe a gazdag szektorok elhelyezkedését, miszerint ezek a legtisztább levegőjű területek a nagyvárosban. Az egyes szektorok között beékelve maradt területeken helyezte el a szegényebbeket, illetve az ipari létesítményeket. Másrészt sikerült megfigyelni a szektorokon belül a népesség kifelé történő mozgását a három időpontban, s ezzel kimutatta a szuburbanizációt.

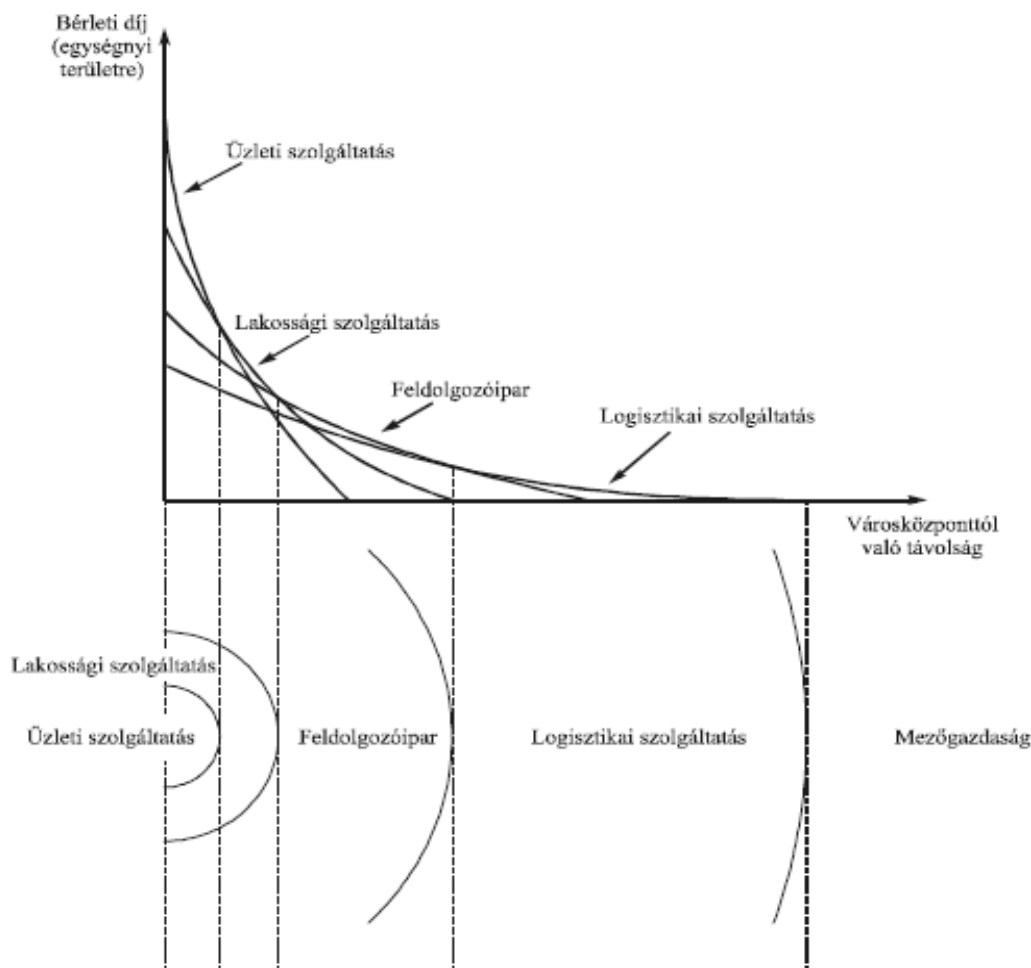
A legfiatalabb városökológiai modell már a javában zajló szuburbanizációs folyamatok ismeretében született. C. D. HARRIS és E. L. ULLMANN (1945) *többmagvú modellje* szerint a város térbeli növekedésével a periférián szükségszerűen kialakulnak a növekvő kereslet miatt helyi üzleti központok, amelyek bolygószerűen veszik körbe a city-t. Ezeknek a kisebb üzleti központoknak hasonlóan a CBD-hez kialakul a saját vonzáskörzete, s így a terjeszkedő nagyvárosban kialakulnak az alközpontok.

A városökológiai modelleket sok támadás érte. Sokan kétségbe vonták általános érvényességüket, mondván Európában ezek a megállapítások nem minden esetben igazolhatóak. Ugyanakkor a szuburbanizáció felismerése és kimutatása elévülhetetlen érdemük, valamint az egyes modellek által leírt városszerkezeti elemek igenis felismerhetők a világ sok városában.

A városok szerkezetét azonban közgazdasági modellekkel is leírhatjuk, ezek az úgynevezett **közgazdasági modellek**. Ezek a közgazdaságtanból ismert folyamatokkal próbálják modellezni a városban zajló folyamatokat és bizonyos törvényszerűségekkel leírni a városfejlődést befolyásoló folyamatokat. Tehát a városökológiai modellekkel szemben inkább elméleti jellegűek. Legismertebb az ALONSO által 1964-ben kidolgozott **monocentrikus városmodell**. Ebben a THÜNEN által kidolgozott mezőgazdasági földhasználatra vonatkozó elméletet fejlesztette tovább és alkalmazta a városfejlődés folyamataira. Bevezette a bérleti díj függvényt és ezzel a neoklasszikus közgazdaságtan alapfogalmainak és módszereit alkalmazta a városszerkezet vizsgálata során. Célja az volt, hogy a városi földterület kínálata és kereslete közötti térbeli egyensúly jellemzőit kimutassa. Elemezte a vállalatok területhasznosítását és a háztartások lakásválasztáshoz kapcsolódó döntéseit. Az így kapott bérleti díj függvényeket elemezve alkotta meg klasszikus monocentrikus városmodelljét, amelyet az azóta megfigyelhető urbanizációs folyamatokat tovább elemezve többen továbbfejlesztettek (FUJITA 1989, HENDERSON 1996, MILLS 1994, MUTH 1996), s így napjainkra elfogadottá vált az úgynevezett **policentrikus városmodell**.

A monocentrikus modellben ALONSO abból indult ki, hogy a városközpontban helyezkedik el az egyetlen, pontszerű piac, ahová a termelők a termékeiket szállítják és ahol ezeket eladják. Az ehhez szükséges közlekedési (szállítási) költségeket fizetniük kell. A városi területen (amely mint tudjuk drága és szűkös) a vállalatokkal osztozkodnak a háztartások, amelyek lakói szintén közlekednek a lakóhelyük és a munkahelyük között, bizonyos költségeken. Egy konkrét területet csak egy háztartás vagy vállalat használhat, mégpedig az, aki képes és hajlandó a legmagasabb bérleti díjat ezért kifizetni. Feltételezve, hogy az emberek ezirányú döntéseiket racionálisan hozzák meg, ezen adatok alapján elemezhető az egyes városi területek területhasznosítása. Bevezette az ajánlati bérleti díj függvényt (BRC: bid rent curve), ami azt mutatja meg, hogy a vállalatok gazdasági profitjukat nullának feltételezve egy adott helyen lévő terület egységnyi részéért mekkora bérleti díjat hajlandók fizetni. Hasonlóan alkalmazta ezt a függvényt a háztartások esetében is. A kapott eredményeket általánosságban értékelve azt mondhatjuk, hogy minél közelebb van egy terület

a központhoz (piachoz), annál kisebbek a közlekedés költségei, így nagyobb bérleti díjat hajlandók érte ajánlani mind a háztartások, mind a vállalatok. A modell megalkotásakor természetesen nagyon sok tényezőt kellett homogénnek feltételezni. Például a közlekedés a központból minden irányban azonos feltételekkel valósulhat meg, a szolgáltatást nem tagolta további területekre, hasonlóan az ipari tevékenységeket is egy csoportba sorolta. Ezért ezek a jelenségek természetesen a valóságban ennél jóval bonyolultabban és kevésbé tisztán valósulnak meg, mint a modell esetében.

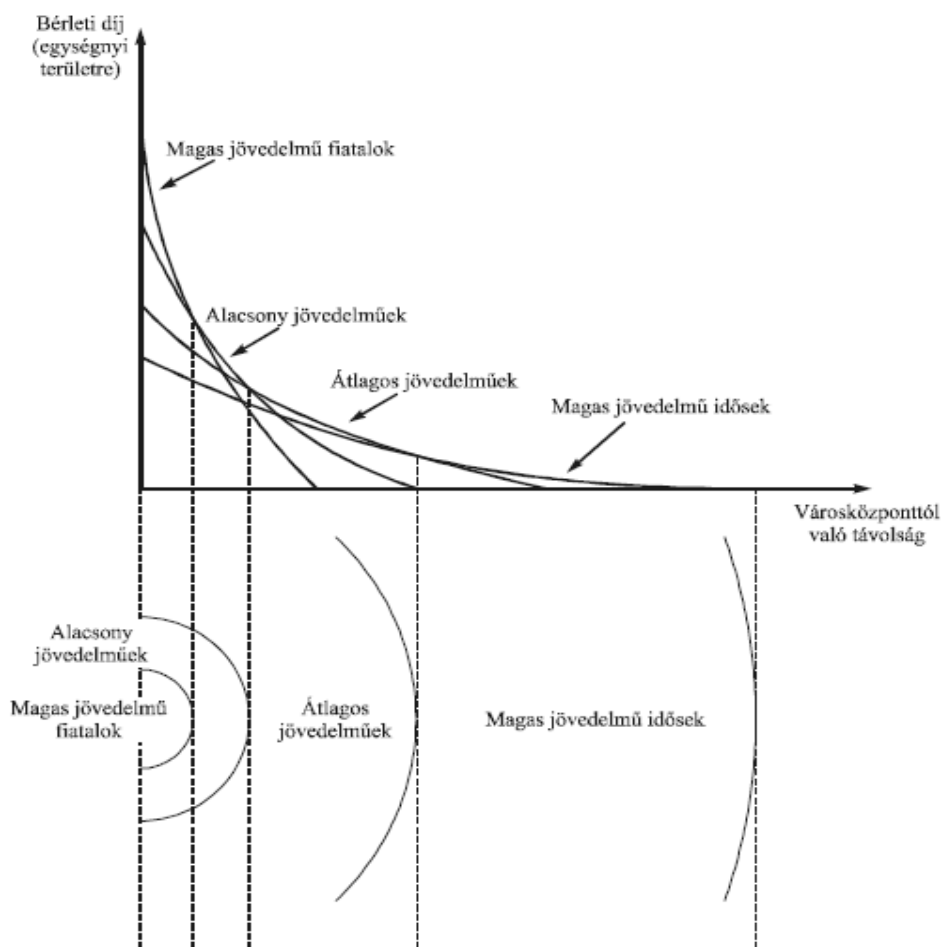


1.22. ábra

A profit-orientált tevékenységek főbb zónái a városokban

Forrás: LENGYEL – MOZSÁR, 2002.

Az 1.22. ábrán megjelenő és elkülönülő szektorok a valóságban nem különülnek el ilyen élesen, közöttük átfedés lehetséges, fentebb említett okok miatt. A központban helyet foglaló üzleti szolgáltatás alatt értjük a bankok és biztosítótársaságok központi irodáit, az elegáns éttermeket és szállodákat, üzleteket, ügyvédi irodákat, marketingcégek irodáit. Általában jellemző, hogy a magas telekárak miatt ezek többemeletes irodaházakban foglalnak helyet. A lakossági szolgáltatás zónájában a fogyasztók közelébe települt szolgáltatások (fodrász, kiskereskedelem, olcsóbb éttermek, stb.) kapnak helyet, sokszor az emeletes bérházak földszintjén. A feldolgozóipar övezetében a nagy helyigényű ipari üzemeket találjuk meg. A logisztikai szolgáltatás pedig raktárakat, szállítmányozó cégek parkolóit és telephelyeit, pályaudvarokat, bevásárlóközpontokat foglal magában.

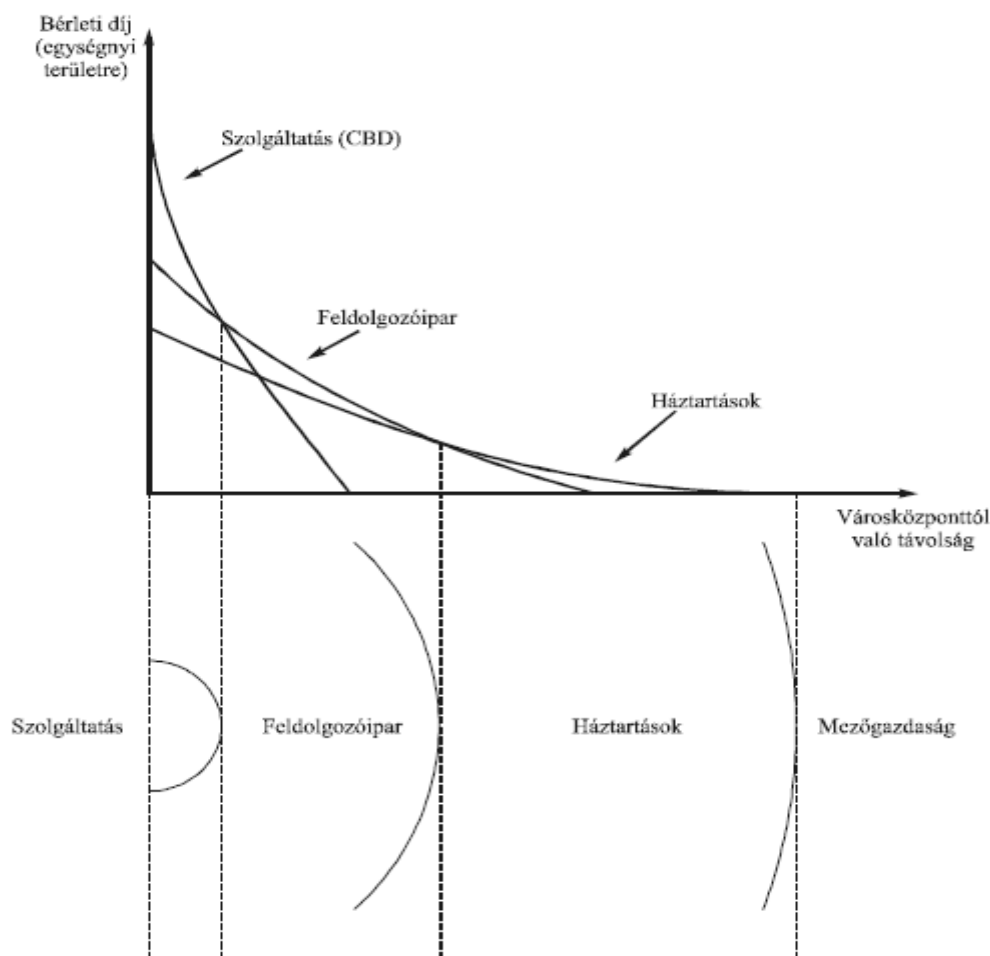


1.23. ábra

A háztartások zónái jövedelmi viszonyaik alapján

Forrás: LENGYEL – MOZSÁR, 2002.

A háztartások zónáit megtekintve szintén jól elkülönült övezetek rajzolódtak ki (1.23. ábra). A városközpontot elsősorban azok a magas jövedelmű fiatalok kedvelik, akiknek még nincsenek gyermekeik, sok esetben egyedülállók, kis alapterületű, drága társasházakban laknak, autójukat a mindennapokban nem vagy csak ritkán használják. A központot övező alacsony jövedelműek zónájára az emeletes lakóházak jellemzők, bennük kicsi és olcsó lakásokban gyermekekkel élnek a családok, dolgozni legtöbbször tömegközlekedési eszközökkel vagy gyalog járnak. Az átlagos jövedelműek kiterjedt zónájára a kétszintes sorházi lakások, esetleg kisebb telken családi házak, vagy jó minőségű, viszonylag nagy alapterületű társasházi lakások jellemzők. Az itt lakók legtöbbször családostak és autóval közlekednek a mindennapokban. A magas jövedelmű idősek zónájában nagyobb telkeken épült családi házakban élnek a gyermekeiket már felnevelt, tehetősebb idősebb emberek, akik szinte kizárólag autóval közlekednek. Az 1.23. ábra nem mutatja, ám nagyon fontos hangsúlyozni, hogy ezek a zónák a valóságban közel sem ilyen homogének, mert az emberek a lakóhelyválasztásnál mérlegelik a szomszédságot és a lakókörnyezetet is, amelyek a telekáraktól független tényezők is lehetnek. Igen jellemző ezeken a zónákon belül a feketék-fehérek, gazdagok-szegények erős elkülönülése, amit a szegregációs mutatókkal jellemezhetünk. Ez azt eredményezi, hogy a koncentrikus zónákon belül jól elhatárolódnak és kirajzolódnak a hasonló jövedelmű és preferenciájú családok szektorai, amely megmutatkozik a lakások nagyságában és állapotában, az épületek jellegében, és az ottlakók etnikai elkülönülésében.



1.24. ábra

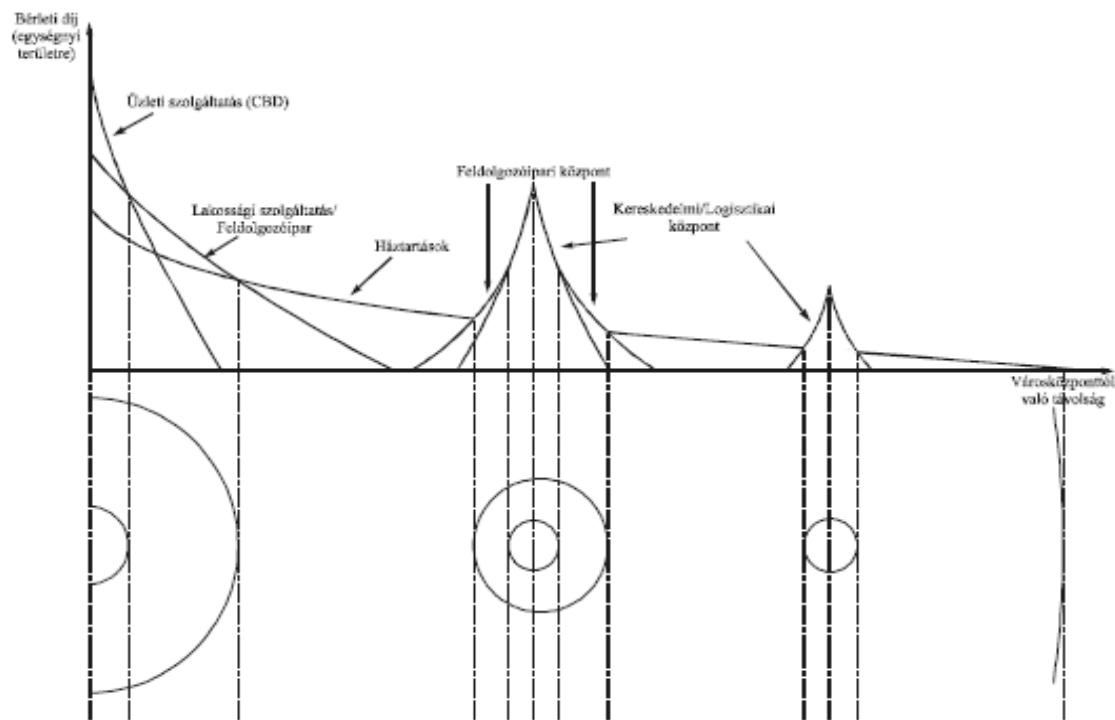
A hagyományos monocentrikus modell

Forrás: LENGYEL – MOZSÁR, 2002.

A háztartások és a profit-orientált tevékenységek zónáinak összevetését követően ALONSO az 1.24. ábrán látható monocentrikus városmodellt alkotta meg, amelyben három fő zónát különített el. A központban elhelyezkedő szolgáltatás zónája elsősorban üzleti szolgáltatásokat, bankokat, minőségi kiskereskedelmet lebonyolító üzleteket foglal magában, amelyek számára fontos a piac közelsége és magas bérleti díjakat tudnak ajánlani. A feldolgozóipar zónája, amely a termelő vállalatok mellett iskolákat, kórházakat, lakossági szolgáltatásokat is tömörít. Ezek már csak alacsonyabb bérleti díjat tudnak fizetni, de számukra is igen fontos a piac közelsége. A kiterjedt lakóövezben pedig a háztartásokat találjuk, a központ közelében elsősorban emeletes házakkal, a periféria felé haladva pedig egyre nagyobb telkeken álló családi házakkal.

ALONSO modellje azonban túlságosan általánosít és leegyszerűsíti a valóságban ennél sokkal bonyolultabban jelentkező folyamatokat. Például a piac egyetlen városban sem pontszerű, és sokszor többközpontú is, a háztartások és a vállalatok a telephely választásnál korántsem hoznak mindig racionális döntést, a szállítás nem történhet minden irányban azonos módon, hiszen utakon zajlik, és a távolság mellett az utazással eltöltött idő is döntő lehet, ami korántsem a központtól való távolság függvénye, stb. Ezért szükségessé vált a modell kiterjesztése és policentrikussá tétele. Az 1.25. ábrán kirajzolódó városszerkezet jobban közelíti a valóságos állapotokat. A modellben a központoknak különböző típusait különíthetjük el: egyrészt a továbbra is markánsan kirajzolódó CBD-t, másrészt a feldolgozóipari központokat, amelyek a városközponttól távolabb eső nagyobb közlekedési

csomópontokban formálódnak és az ipari létesítmények köré települnek az őket kiszolgáló létesítmények is (irodaházak, bankfiókok, szállodák, éttermek, bevásárló- és szórakoztatóközpontok. Ezek az alközpontok saját vonzáskörzettel is rendelkeznek. Végül a központtól legtávolabb találjuk a repülőtereket, nagy autós bevásárlóközpontokat, amelyek nagy helyigényük miatt szorulnak a legalacsonyabb bérleti díjú részekre.



1.25. ábra

A monocentrikus városmodell kiterjesztése

Forrás: LENGYEL – MOZSÁR, 2002.

Amint az előzőekben bemutatott ábráról is látható a közgazdaságtani modellek kimutatták a nagyvárosokban zajló jellemző folyamatokat és ezek hatását a városszerkezetre. Következtetések nagyban alátámasztják és igazolják az empirikus modellek főbb megállapításait. Hasonlóan a városökológiai modellekhez szintén rámutatnak a nagyvárosokban zajló szuburbanizációs folyamatokra és az agglomerációk fejlődésében megfigyelhető alapvető törvényszerűségekre.

Összegzőképpen elmondhatjuk, hogy a *klasszikus városszerkezeti modellek* alapjául az észak-amerikai és európai nagyvárosok szolgáltak. A legismertebb **koncentrikus modell** szerint a nagyváros központjából kifelé haladva, koncentrikus körök mentén, egymást váltva jellegzetes övek alakulnak ki. Ezek kialakulásának oka, hogy a városközpontból a városperem felé haladva általában csökken a népsűrűség, csökkenek a telekárak és a befektetési költségek is, viszont csökken a beruházások haszna is. Ezekhez a feltételekhez igazodnak az emberek és a számukra optimális helyen hozzák létre vállalkozásaikat, vesznek lakást. Legbelül található a városközpont (**city**) vagy belső munkahely-öv, angol nevén Central Business District (CBD), azaz központi üzleti terület. Ez a kifejezés utal a city fő funkcióira, hiszen itt található meg a bankok, kiskereskedelmi központok, szórakozóhelyek, elegáns szállodák, irodák. Amennyiben a város rendelkezik történelmi várossal, akkor a régi, sokszor műemlék-jellegű épületeket is itt találjuk. Mivel a telekárak itt a legmagasabbak sok esetben jellemző a többemeletes épületek túlsúlya, a toronyházak, felhőkarcolók nagy száma

viszonylag szűk helyen. A városközpontban világvárosok esetében akár több tízezer munkahely is lehet km²-ként. Ennek a területnek elsősorban munkahely funkciója van, a lakófunkció erősen háttérbe szorul. Ezért a city nappali és éjszakai népessége és népsűrűsége jelentősen eltérhet egymástól. A city körül helyezkedik el a **belső lakóöv**, amely zárt beépítésű (a házak szorosan egymás mellé épülnek) övezet, emeletes lakóházakkal, ebből következően elsősorban a lakófunkciója dominál. A legtöbb amerikai és nyugat-európai városban itt épültek fel a XIX. században és a XX. század elején azok a bérkaszárnya jellegű lakótelepek, melyek az akkor a városba özönlő, munkát kereső tömegeknek biztosítottak szállást. Sokszor ezek az épületek mára rendkívül leromlott állapotba kerültek, nem is a kornak megfelelően közművesítettek, ezért a jómódú emberek elköltöztek innen. Helyükre sok esetben szegényebb emberek költöztek, akik gyakran az adott ország kisebbségben élő etnikumát képviselik (pl. USA-ban néger, Európában cigányok), vagy az országba nagyobb tömegben bevándorló vendégmunkások is letelepedhetnek itt (pl. USA-ban latin-amerikaiak, kínaiak, Európában az afrikai és ázsiai egykori gyarmatokról érkező bevándorlók). Jellegzetesen itt figyelhető meg a nagyvárosok többségére egyébként is jellemző szegregáció jelensége, vagyis hogy a népesség nyelve, etnikuma, jövedelme, képzettsége stb. szerint erősen elkülönülhet a városon belül. Ez az öv van leginkább kitéve a leromlásnak (slum-osodás). Ez az övezet napjaink nagyvárosainak többségében jelenleg intenzív városrekonstrukciós átalakulások színtere, amelyek jelentősen hozzájárulnak a megújulásához, de sok esetben a lakófunkció háttérbe szorulásához is. A belső lakóövet a **külső munkahely-öv** veszi körül. A városközponttól távolodva alacsonyabb telekárak jellemzőek, s ezért ide települnek a nagy helyigényű szolgáltató és ipari létesítmények. Itt találhatóak a pályaudvarok, raktárak, kórházak, bizonyos nagyüzemek, parkok, sporttelepek. Meglehetősen heterogén, rendezetlen öv, amelybe lakónegyedek is beékelődnek, de ezek legtöbb esetben szegényebb emberek lakásai. A város legkülső zónája a **külső lakóöv**, amely legtávolabb esik a városközponttól. Szélessége és kiterjedése nagyon változó lehet, közös jellemzője, hogy elsősorban a lakófunkció jellemzi. Ide tartoznak a kertvárosi részek laza beépítésű családi házai - amelyek az elővárosi növekedés megindulásával épültek tömegesen, főként a XX. század elején -, és a városszéli többemeletes házakból álló lakótelepek is ide ékelődnek be. Itt is jól megfigyelhető a lakosság szegregációja, mert pl. a kertvárosokban is vannak villanegyedek, jól őrzött lakóparkok, és régebbi építésű családi házakból álló városrészek is. Természetesen elsősorban a jövedelmi helyzet alapján, de sokszor iskolázottság szerint is megfigyelhető az elkülönülés. A külső lakóövön túl még körvonalazódhat egy kevésbé összefüggő külső ipari zóna is, laza beépítéssel, nagy területigényű üzemekkel és jellegzetesen a repülőterekkel.

Összességében tehát elmondhatjuk, hogy a nagyvárosok szerkezete mutat bizonyos általános jellegzetességeket, mégis minden város a maga nemében egyedi szerkezettel bír. Sok esetben megfigyelhető, hogy a hasonló gazdasági, társadalmi helyzetű országok városai hasonló jellegzetességgel, hasonló városszerkezettel, hasonló gondokkal jellemezhetők, ezért vizsgáljunk meg néhány, talán tipikusnak nevezhető példát.

A. Ahol a házak az égig magasodnak: az USA városai

Az amerikai nagyvárosok szerkezete nagyon hasonlít egymáshoz és a már megismert koncentrikus modellhez, ez nem véletlen, hiszen ezek a nagyvárosok szolgáltak mintául a modellek megalkotásakor. A városközpontra itt jellemző igazán az égig magasodó felhőkarcolók nagy száma, melyet az igen magas telekárak indokolnak, valamint az az általános amerikai vélemény, hogy a magas épületek a gazdagság szimbólumai. A felhőkarcolókban bankok, biztosítótársaságok, az amerikai óriásvállalatok központi irodái, nemzetközi szervezetek központjai foglalnak helyet, valamint rengeteg áruház,

bevásárlóközpont, szórakozóhelyek és szállodák. Az utcákon és az épületeken rengeteg fényreklám és óriásplakát található, a city utcáin szinte folyamatos kocsisor alakul ki. Talán legismertebb példa New York szíve, Manhattan városrész, amely szimbólumává vált az amerikai nagyvárosoknak (1.27. kép). De szinte minden amerikai nagyvárosnak megvan a maga cityje, a maga felhőkarcolóival. Jellemzően új alapítású városok, sok esetben sakktábla alaprajzzal. A történelmi és műemlék-jellegű épületek általában hiányoznak a városközpontból.



1.27. kép

Az amerikai városok általános látképe

Forrás: www.mozaik.info.hu/MozaWEB/Varos/index.html

A városközpontot autóval napközben szinte lehetetlen megközelíteni, ezért a city körül – az egykori belső lakóöv területén alakítottak ki hatalmas parkolóházakat, amelyek közelébe, mélygarázsok esetén fölé, bevásárlóközpontok települtek. Ezekhez a nagyobb parkolóházakhoz általában többsávos autópályák vezetnek.

A városközpontot közvetlenül övezi a belső lakóöv, ahol általában régebbi (100 éves) építésű lakóházak találhatók, sokszor erősen leromlott állapotban. Jellemző erre az övre, hogy a lakóházak közé beékelődhetnek régebbi, sokszor már nem is működő, könnyűipari üzemek, illetve ezek épületei. A lakóházak egy részében a szerényebb anyagi helyzetű polgárok laknak viszonylag elfogadható körülmények között (1.28. kép).



1.28. kép

New York belső lakó-öv háttérben a city épületeivel

Forrás: www.mozaik.info.hu/MozaWEB/Varos/index.html

Erre az övre jellemző, hogy az épületek állagának leromlásával együtt a lakosság egy része elköltözik és helyüket szegényebb afro-amerikaiak, illetve bevándorlók foglalják el. Az eleinte lassan zajló folyamat felgyorsul és kezdetét veszi a gettóképződés folyamata, ami szintén igen jellemző az amerikai nagyvárosokra. A negyed szegénynegyeddé alakul, aki teheti, menekül innen. Különösen jellemző erre a területre a bűnözés, megjelenése és széleskörű elterjedése. Talán legismertebb példa New Yorkban a Harlem szegénynegyede.

Jellemzően az elmúlt 15-20 év során azonban ebben az övben zajlott a legtöbb városrekonstrukció. Ennek a folyamatnak a kezdetén az emelkedő lakbéreket az itt élő szegényebbek nem tudták megfizetni és így megindult az itt lakó szegényebb rétegek elvándorlása is. Ezzel párhuzamosan a lakosság foglalkozási szerkezetében egyre nagyobb arányt foglaltak el az elsősorban szellemi munkát igénylő szolgáltatási feladatok. Ezen belül is elsősorban a felügyelő, szervező tevékenység került előtérbe. Mindez egyre több irodai alkalmazottat és egyre több irodát igényelt („irodaváros”). A belső lakóöv lakásai egyre nagyobb számban alakultak át irodákká. Ezzel egyidejűleg viszont megindult a leromlott állapotban lévő épületek felújítása, új épületek építése a kor igényeinek megfelelően. Ez viszont újra vonzóerővel bír a lakosság számára, így a vidékről megindul a lakosság egy része és visszaköltözik a városokba. A visszaköltözők jellemzően két csoportba tartoznak: egyrészt fiatal, gyermektelen, magasan szakképzett munkavállalók, másrészt idősebb, gyermekeiket már felnevelt emberek, akik fedezni tudják a városi élet magasabb költségeit és igénylik a városi életvitel kényelmesebb formáit. Mindkét csoportra jellemző a gyermektelenség, s ez jellegzetes demográfiai problémákat eredményez. Másrészt a visszaköltözők hozzájárulnak mind a belső lakóöv felújításához is, mind a belváros rehabilitációjához is. Ennek ellenére az amerikai nagyvárosok lakossága továbbra is fogy, bár néhány ellenpélda azt mutatja, hogy ez a tendencia megállhat, sőt esetleg meg is fordulhat. Például New York városi népessége 2000 óta ismét növekszik.

A nagyvárosok körül kiterjedt elővárosok foglalnak helyet, amelyek a korábban a nagyvárosból kiköltöző lakosságot tömörítik. Az Észak-Amerikai földrész városi és össznépességének legnagyobb hányada a nagyvárosok elővárosi területein él. Jellemző ezekre az övekre, hogy többnyire földszintes vagy egyemeletes, fából készült családi házak találhatók itt. A nyugodt környezet, a rendkívül kisforgalmú utcák nagyon jó lakáskörülményeket biztosítanak. Itt is megfigyelhető azonban a szegregáció, a különböző anyagi helyzetű lakosok külön negyedekben élnek, a leggazdagabbak kastélyszerű villákban (pl. *Beverly Hills*), a középosztálybeliek a legjobban ismert családi házas lakóparkokban, a legszegényebbek pedig hatalmas lakókocsi parkokban.



1.29. kép

Amerikai elővárosi övezet lakóparkja

Forrás: <http://www.mozaik.info.hu/MozaWEB/Varos/index.html>

Az elővárosokban található továbbá a hatalmas autós bevásárlóközpontok, sportcentrumok, szórakozóközpontok, amelyek köré nagy parkolók épültek.

Az előzőekre példaként említhetjük New York városát. Bár ma már a Földön több nagyváros megelőzi népességének számában, kiterjedésében, akár még népsűrűségében is, a sokak által a világ fővárosának tartott város hírnévben verhetetlen. A mai város elődjének az 1624-ben alapított Új-Amszterdam kikötővárosát tartják, melynek földjét holland telepesek vásárolták meg az itt élő indiánoktól. Mai nevét az ideérkező angoloktól kapta 1664-ben. A város szíve Manhattan szigete, amely a Hudson-folyó torkolatában fekszik. Rendkívül jó kikötői adottságai segítették a kezdeti fejlődését. A város az Amerikába érkező menekültek első állomáshelyévé vált, s ezért a kezdetektől fogva jellemezte a hihetetlen sokszínűség. Az Óvilágból ideérkező emberek jellegzetesen külön városnegyedekbe települtek le. Így alakult ki a város híres öt városnegyede: Manhattan a citykre jellemző hatalmas felhőkarcolóival és a Harlem szegénynegyedével, Brooklyn a nemzeti sokszínűség szimbóluma *(olasz, zsidó, lengyel, orosz, kínai, afro-amerikai negyedek)*, The Bronx, Queens és Staten Island. Ezek a városrészek azonban csak a cityt és a belső városövet (belső lakóöv és a belső munkahelyöv) jelentik, ezt veszi körbe hatalmas területen a város óriásivá duzzadt elővárosi övezete. Ez az elővárosi övezet napjainkra szinte teljesen egybeolvadt Boston és Philadelphia elővárosi övezeteivel, agglomerációival, létrehozva így a Föld első megalopoliszát (1.26. ábra).



1.26. ábra

New York központi területeinek térképe

Forrás: Földgömb, 2008/1. szám

B. Az európai városok: múlt és jelen egy helyen

Az európai városok szerkezete is a koncentrikus modellnek megfelelően alakul, bár mutat némi eltérést az amerikai nagyvárosokhoz képest.



1.30. kép

Az európai városok általános látképe

Forrás: www.mozaik.info.hu/MozaWEB/Varos/index.html

A city általában hosszú történelmi fejlődés eredménye, ezek a városok a legtöbb esetben idősebb, természetesen nőtt városok. Utcahálózatuk ennek megfelelően rendezetlenebb, mint az amerikai városoké. A városközpont történelmi jellegű épületei részben, vagy egész épületegyüttesek formájában megmaradtak, így az amerikai cityk felhőkarcoló-együttesei itt kevésbé jellemzőek. Természetesen vannak új épületek, de ezek vagy a korábban meglévő épületekhez igazodnak stílusukban, vagy elszórtan a korábbi épületek közé ékelődve találhatók meg. Előfordulhat, hogy az irodák tömegeit befogadó felhőkarcolók, „csupaüveg” épületek nem a történelmi városközpontban, hanem attól nem nagy távolságban jól elkülöníthető helyen találhatók (1.31. kép). Például ilyen Párizsban a Le Défense negyed.



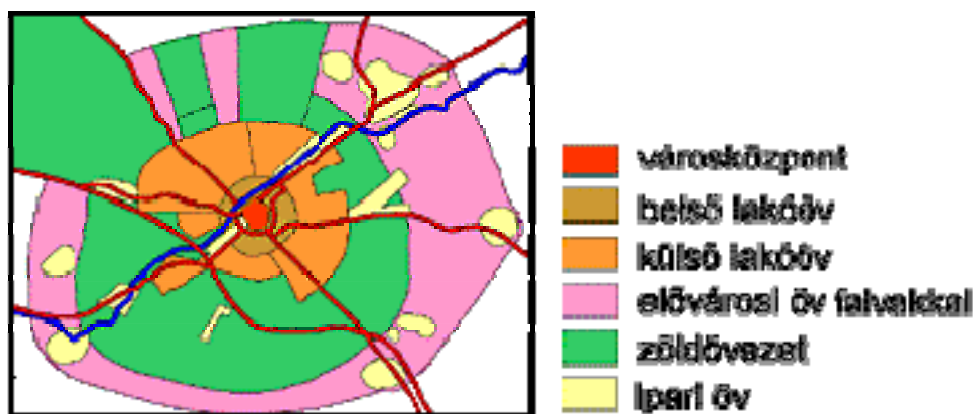
1.31. kép

Párizs látképe az Eiffel-toronyból

Forrás: www.blog.haszprus.hu

Ennek elsősorban az lehet az oka, hogy ezek a városok, mint történelmi városok jelentős tömegeket vonzanak turisztikai látványosságként. Természetesen törekednek a turisták célpontjai között szereplő történelmi épületek megőrzésére, környezetük korhű megtartására. Ezért az európai nagyvárosok közös jellemzője, hogy a régi történelmi városrészeket felújítva nagy számban fogadnak turistákat. A felújítás általában kiterjed a cityt körbeölelő belső lakóövre, amely a város hangulatához hozzátartozó régi vagy régies szórakozóhelyeket, szállodákat foglalja magában, amellet, hogy a lakófunkcióit is újra kezdi visszanyerni. Európában is jellemzi ezt az övet egyfajta gettósodás, itt elsősorban a vendégmunkások, vagy a gyarmatokról illegálisan betelepültek foglalják el a leromlott házakat.

A külső munkahelyöv és a külső lakóöv közös jellemzője, hogy leggyakrabban nem zónaként öleli körül a belső városrészeket, hanem sávokra, szektorokra bomlanak, az ipari üzemek között zöldövezetek és lakóövezetek sávjai húzódnak meg (1.27. ábra). A második világháború pusztításait követően sok európai nagyváros az újjáépítések során úgynevezett szatellit városokat épített fel a zsúfolt nagyvárosok tehermentesítése céljából a város körül pl. London és Párizs. Ezek szépen megtervezett, sok esetben úgynevezett ideális városok voltak, elsősorban lakófunkciókkal (alvóvárosok). Mára már az agglomerálódó nagyvárosokhoz nőttek, azok elővárosainak részét képezik. Bár az európai nagyvárosok népessége is nagymértékben gyarapodik, és az agglomerációik is egyre kiterjedtebbek, mégsem öltött olyan jelentős méreteket az elővárosodás, mint az USA-ban. Ennek oka lehet a szatellit városok tehermentesítő szerepe, de az is, hogy Európában általános szokás, hogy a nagyvároshoz egyre jobban kötődő agglomerációs területeket időről-időre a nagyvároshoz csatolják, így az nem minősül elővárosnak.



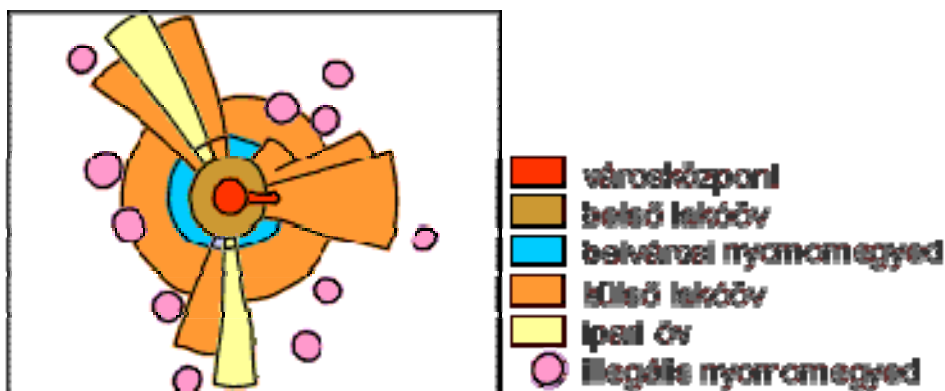
1.27. ábra

Az európai városok duplakörös szerkezete

Forrás: <http://www.mozaik.info.hu/MozaWEB/Varos/index.html>

C. Latin-Amerika nagyvárosai: bádoggáros a város szélén

Latin-Amerika nagyvárosai is alapvetően koncentrikusan elrendeződő gyűrűs szerkezetet mutatnak, bár a gyűrűk a külsőbb városrészekben erősen feldarabolódnak, teljesen szabálytalanná válnak (1.28. ábra). Ezek a városok a városközpontjaikban még sokszor őrzik a gyarmatosítók idején felépült épületek spanyol jellegét: szűk, árnyékos utcák, nagy belső udvaros házakkal. De a cityre itt is jellemző a gazdagság szimbólumaként felépült felhőkarcolók jelenléte, amelyeket szinte teljesen elborítanak a fényreklámok.

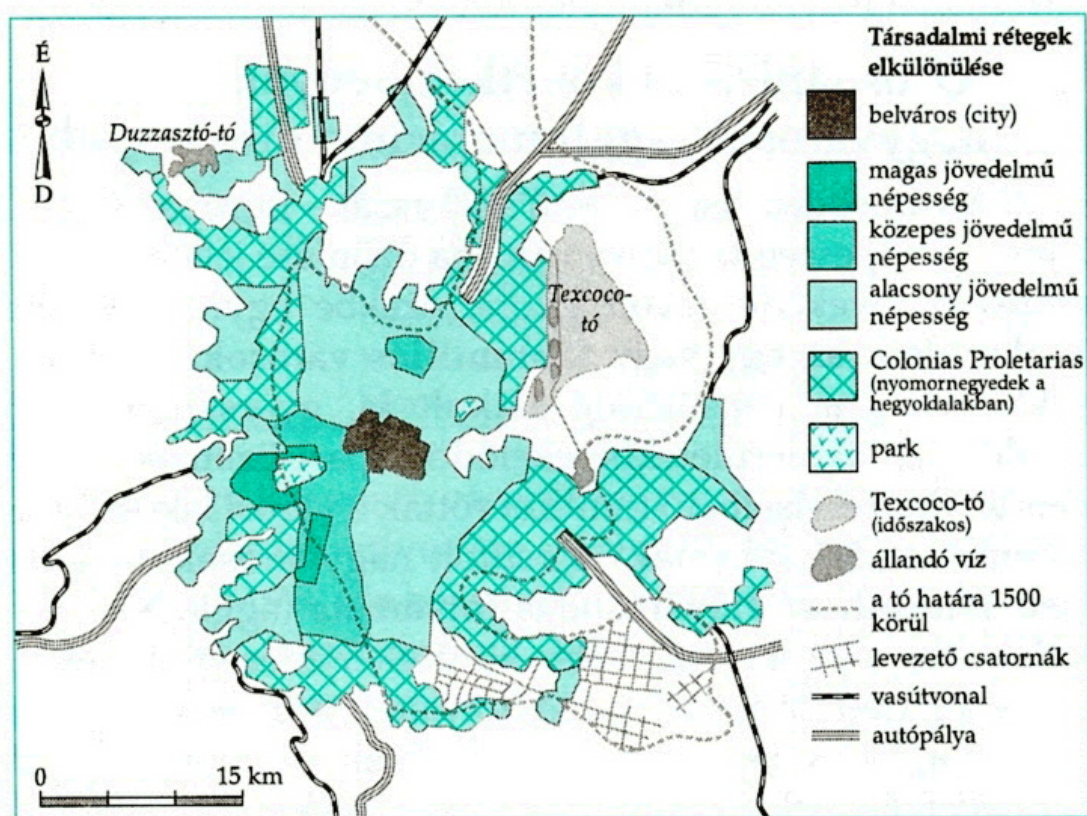


1.28. ábra

A latin-amerikai nagyvárosok koncentrikusan elrendeződő gyűrűs szerkezete

Forrás: <http://www.mozaik.info.hu/MozaWEB/Varos/index.html>

A belső lakóövet körülveszi az 1960-as évektől jellemző gyors iparosítás miatt a városba özönlött tömegek által életre hívott belvárosi nyomornegyed. A külső lakóövből elsősorban jómódúak telepedtek le, általában jól elkülönült negyedekbe. Ugyanis már ide is beékelődnek a teljesen szabályozatlanul felépülő, rendkívül rossz életkörülményeket biztosító nyomornegyedek (1.29. ábra).



1.29. ábra

Mexikóváros térképe és jellegzetes városszerkezete

Forrás: BERNEK – SÁRFALVI, 1996.

Az aztékok által alapított Tenochtitlan helyén épült Mexikóváros vagy Mexikó-City (Ciudad de Mexico) 2300 m magasságban vulkánok által körülvelt hegyvidéki katlanban fekszik, mely medence központi részeit egykor a Texcoco-tó vize töltötte ki. A város döbbenetes ütemben gyarapodó lakossága már az 1990-es évek elején megközelítette a 20 millió főt, napjainkra pedig agglomerációival együtt becslések szerint eléri a 30 millió főt. Ezzel a számmal ma a világ legnépesebb városaként tartjuk számon. Mexikó népességének $\frac{1}{4}$ -e itt él, az ország ipari termelésének majdnem fele innen származik, itt közlekedik a gépkocsiállomány $\frac{1}{4}$ -e. A város szerkezetére jellemző, hogy a lakosság szigorúan vagyoni és társadalmi helyzet alapján telepedett le. A belváros az egykori spanyol gyarmati múlt épületeit őrzi, gondozott parkok és széles sugárutak tagolják. A belső lakóövezben vagyoni helyzet alapján jellegzetes területek határolhatók el. A külső városrészek teljesen ellenőrizetlenül és rohamos tempóban növekedtek és növekednek ma is. Az ipartelepek közé egyre nagyobb nyomortelepek épülnek. Ezek a nyomortelepek már csak az egykori, mára kiszáradt Texcoco-tó területén vagy a hegyoldalakban terjeszkedhetnek. Ezekben a negyedekben - a világ számos slum-negyedéhez hasonlóan – nyomorúságos körülmények és elképesztő szegénység uralkodik. A bűnözés terjedésére jellemző, hogy Mexikóvárosban szükségessé vált olyan buszjáratok indítása, amelyekre csak nők szállhatnak fel. A város túlszűfoaltsága és kedvezőtlen természeti adottságai miatt - katlan-jelleg, süllyedő egykori mocsaras területek -, nemzetközi normák szerint elviselhetetlen környezeti körülmények között él: a levegő szennyezettsége többszörösen meghaladja a határértékeket, mindennapos a szmog, a talaj vízkészletei egyre jobban süllyednek és meglehetősen szennyezettek is.

D. Az afrikai és ázsiai óriásvárosok: nyomor és gazdagság

Szerkezetükben nagyon sok hasonlóságot mutatnak a latin-amerikai országok nagyvárosaival. Talán abban mutatkozik itt eltérés, hogy később indult a városba özönlés, és teljesen szabályozatlan módon, rendkívül gyors ütemben zajlik. Szinte egyik évtizedről a másikra duzzadt több milliósra, esetenként 10 milliósra néhány város. Sokszor a történelmi magvárosban is találunk nyomornegyedeket, itt igaz igazán, hogy a felhőkarcolók tövében kezdődik a bádogváros. Például Mumbai (Bombay) központjában egy utca (folyó) választja el a csillogó belvárost a világ második legnagyobb nyomortelepétől (1.32. kép).



Bádogváros Bombay (Mumbai) központjában

1.32. kép

Forrás: <http://earth.google.com>

Sok olyan afrikai és ázsiai nagyváros is van, amelyben a hirtelen és ellenőrizetlen növekedés a városban teljes káoszt eredményezett, s a városszerkezetben semmilyen szabályosság nem fedezhető fel, a történelmi városmag pedig teljesen hiányzik.



1.33. kép

Dharavi, nyomornegyed Mumbai központjában

Forrás: BUCKLEY – BAXTER, 2007. (<http://www.travelblog.org/Photos/267564.html>)

E. Megtervezett városok

Van néhány olyan városa Földünknek, amelynek szerkezete nem hosszabb vagy rövidebb fejlődés szerves eredménye, hanem előre megtervezett, szabályos és a felépítendő város ellátandó feladatainak megfelelő. Ezek a városok tervezés eredményeképpen születtek és talán megoldást adhatnak néhány erősen túlnépesedett nagyváros számára. Ilyen városok például: Brazíliaváros Brazíliában, Islamabad Pakisztánban, Canberra Ausztráliában, Astana Kazahsztánban és Lelystadt Hollandiában.

Brazíliaváros 1960 óta fővárosa országának és azért került sor a megépítésére, mert a régi főváros, Rio de Janeiro rendkívül túlnépesedetté vált. A város megépítésével egyrészt a kormányzati szervek áttelepülését, másrészt a lakosságnak a túlzsúfolt tengerpartról a fennsíkra való áttelepődését szerették volna szorgalmazni. Szerkezete semmilyen más város szerkezetére nem hasonlított, esetleg talán abban, hogy a repülőtér itt is a város szélén volt, a diplomaták lakhelyei és a minisztériumok épületei pedig a központban, amelyet hatalmas központi park telepítésével kívántak természet közelebbé tenni (1.30. ábra).



1.30. ábra

Brazíliaváros alaprajza

Forrás: <http://www.mozaik.info.hu/MozaWEB/Varos/index.html>

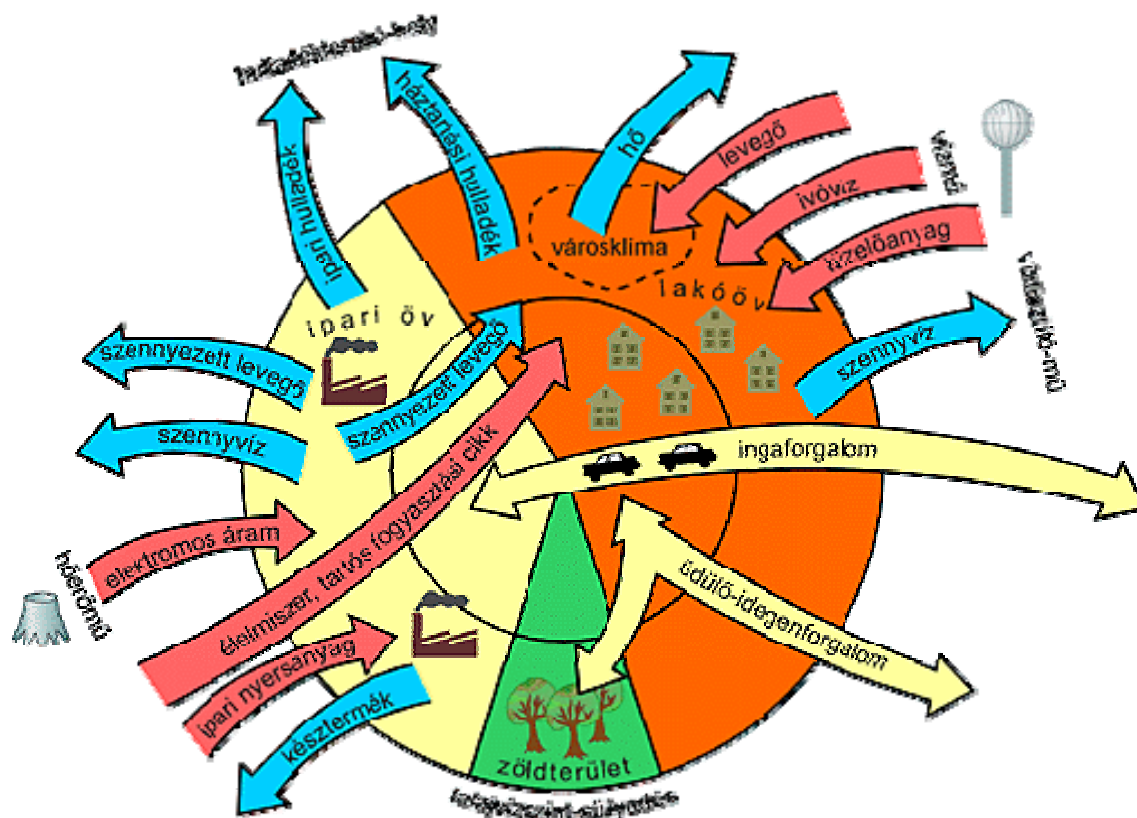
Az azóta eltelt évtizedekben igen nagy számban érkeztek bevándorlók ebbe a városba is, azonban gondosan ügyelve arra, hogy a város megfeleljen az eredeti szerepkörének, és nehogy elveszítse gondosan megtervezett városképét, ezeket a betelepülőket a várostól messzebb elhelyezkedő szatellit városokban telepítették le.

1.5.3.5. Nagyvárosi problémák, urbanizációs válság

Az urbanizáció ilyen mértékű felgyorsulása, az urbanizált területek soha nem látott mértékű kiterjedése, a fejlődő országok túlszűfolt nyomortelepeinek növekedése napjainkban egy sor problémát vet fel, amelyeket szokás **urbanizációs válság** néven összefoglalni.

A problémák egyik csoportját jelenti az urbanizált térségekben megnövekedett és igen koncentráltan jelentkező *környezetszennyezés*. Az ember a települések kialakításával átalakította, a maga képére formálta a természetes környezetét. Mindezek az átalakítások a falvakban a természettel nagyjából összhangban, egyensúlyban zajlottak. A városokban azonban a népesség nagy koncentrációja, az egyre tömegesebbé váló közlekedés, a lakóépületek nagy száma, a zöldfelületek hiánya már jelentősen felborította az egyensúlyt, az ember ezzel jelentősen eltávolodott a természetes környezetétől. Különösen igaz ez napjaink nagy kiterjedésű, erősen urbanizálódott területeire, ahol jelenleg a Föld lakosságának több mint a fele él. Az urbánus környezet jellegzetes folyamataival a **településökológia** foglalkozik, itt csak néhány fontosabb gondolat erejéig térünk ki ezekre a problémákra. Amint az 1.31. ábra szemlélteti a városok a környezetükkel kölcsönhatásban vannak, onnan a

városba áramlanak bizonyos anyagok (víz, levegő, nyersanyagok, élelmiszerek, késztermékek), energia (hő, fény, elektromos áram), emberek. A város a környezetébe bocsát ki bizonyos anyagokat (szennyvíz, szennyezett levegő, hulladék, késztermékek), energiát (hő, fény), embereket, rezgést és zajt. A városok és környezetük anyagforgalmára jellemző az alábbi adat: a Föld energiafelhasználásának 75%-a és az üvegházhatású gázok kibocsátásának 80%-a a nagyvárosok számlájára írható.



1.31. ábra

A város, mint ökológiai rendszer

Forrás: <http://www.mozaik.info.hu/mozaweb/varos/>

Ezen kibocsátott anyagok közül jelentősen terhelik a környezetet és a nagyvárosi embert is a *levegőt szennyező anyagok* (szén-monoxid, szén-dioxid, kén-dioxid, nitrogén-oxidok, ólom, por, füst stb.), amelyek fő kibocsátói az ipari létesítmények, a háztartások és a közlekedés. A nagyvárosokban folyamatosan ellenőrzik ezek kibocsátását. Amennyiben ezek mennyisége a levegőben megközelíti vagy eléri az egészségügyi határértéket, szmogriadót rendelnek el. A *szmog* (füstköd) jellegzetesen nagyvárosi jelenség, mindkét formája (pl. londoni-típusú, los angelesi-típusú, athéni-típusú) a világ nagyvárosaihoz köthető. Kialakulásukban az emberi kibocsátás mellett jellegzetes időjárási helyzetek, légköri viszonyok (pl. ködös, párás idő, vagy meleg, száraz időjárás, megnövekedett UV-sugárzás) is szerepet játszanak. Különösen hírhedt szennyezett levegőjéről Mexikóváros, Athén és Peking.

A háztartási és az ipari *szennyvizek* szintén a környezetet jelentősen terhelő anyagok, elvezetésük, kezelésük és tisztításuk egyre nagyobb gondot okoz a nagyvárosokban. Ennek oka az egyre nagyobb szennyvízkibocsátás, másrészt a szennyvíztisztítók óriási helyigénye, ami szintén nehezen megoldható probléma a túlszűfolt nagyvárosokban.

A növekvő nagyvárosi népesség egyre nagyobb tömegben produkálja a háztartási szemetet, ipari *hulladékot*, amelynek rendszeres összegyűjtése, szétválogatása, kezelése, újrahasznosítása szintén a nagyvárost terheli. Sok nagyvárosban hatalmas felszíni

szeméttelpek vannak, sokszor a lakóépületek közvetlen közelében. Különösen igaz ez a szegény országok nagyvárosaiba, ahol sokszor a lakosság jelentős része ennek a szemétnak a válogatásából, újrahasznosításából él. Egyre erősödő tendencia, hogy a fejlett országokban keletkező részben újrahasznosítható hulladékokat (pl. *E-hulladékok, akkumulátorok, stb.*) exportálják a fejlődő országokba, ahol ezeket - a fejlett országokban érvényben lévő biztonsági előírások teljes mellőzésével - szegény sorsú emberek és gyermekek szétszedik, osztályozzák és kinyerik belőlük a még hasznosítható anyagokat (pl. *ritka fémek, stb.*).

A nagyváros lakásainak fűtése, az intenzív közlekedés, az ipari üzemek hőkibocsátása, az óriási betonfelületek erőteljes felmelegedése sajátos módon alakítja át a város éghajlatát, amelyet *városklímának* nevezünk. Ennek jellegzetessége az ún. városi hősziget, vagyis a városban a hőmérséklet mindig 2-3 °C-kal magasabb, mint a környezetében. A tenyészidőszak is hosszabb, mint a környező területeken. A városokban egy kicsit több cseppfolyós csapadék hull (eső), mint a környező településeken, ami a levegő megnövekedett aeroszol-tartalmának (kondenzációs magvak) köszönhető, s ezt bizonyítja a csapadék eloszlásának heti ritmusa is, miszerint hétfőn esik a legkevesebb eső, mert hétfőn kevesebben használják gépkocsijukat, míg a hétvége, különösen a szombat a legcsapadékosabb, mert a városi levegő szennyezettsége a hét során fokozatosan nő. Ugyanakkor a városban a csapadék lefolyása igen gyors, ami a nagy kiterjedésű szilárd burkolatnak köszönhető. Így viszont a város a beszivárgás szempontjából sivatagosnak tekinthető.

Szintén jelentős környezetszennyező hatásnak tekinthető a város mesterséges *fénykibocsátása*, ami jelentősen befolyásolhatja a városban élő élőlények, köztük az ember bioritmusát.

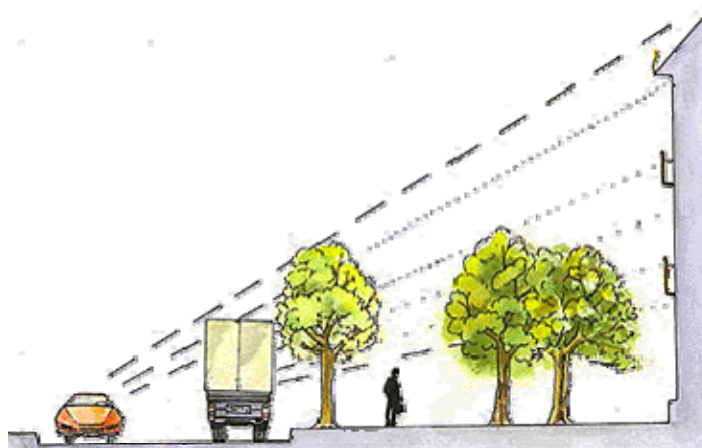
Az intenzív közlekedés és az ipari létesítmények jelentős *zajkibocsátók*, ami szintén jelentős környezeti terhelést jelent.

Mindezen hatások szemléltetik, hogy az urbánus környezet mennyire eltér az ember természetes környezetétől és érthetővé teszik, hogy ebben a megváltozott környezetben miért jelentkeznek jellegzetes *civilizációs betegségek*, mint pl. elhízás, elidegenedés, ingerlékenység, bűnözés növekedése, alvászavarok és depresszió.

A növekvő nagyvárosokban egyre nagyobb gondot jelenthet a *város ellátása* energiával, vízzel, élelmiszerekkel és késztermékekkel. A város *vízellátásának* megoldása igen nehéz feladat lehet, hiszen a gyorsan növekvő nagyvárosok sokszor igen nagy távolságban fekszenek az ivóvízforrásoktól, ezért egyre hosszabb vízvezetékekre van szükség, egyre mélyebben kell kiaknázni a felszín alatti vízkészleteket.

Természetesen ezek a problémák nem új keletűek és a fejlett országok nagyvárosaiban már komoly programokat dolgoztak ki ezeknek a kedvezőtlen hatásoknak a mérséklésére. Az egyik legnagyobb környezeti terhelést a városba települt ipari létesítmények jelentik. Ezeket fokozatosan kitelepítették a városokból, például zöldövezettel körülvett közeli településekre. Fontos szempont volt a nagyvárosok városrendezési terveinél a minél nagyobb zöldfelületek tervezése, hiszen ezek a természetet hozzák közelebb, emellett a lebegő por, szennyező anyagok és a zaj felfogását is segítik (1.32. ábra).

A másik problémacsoportot a közlekedés képviseli. Mivel a nagyváros életében nélkülözhetetlen szerepet játszik, ezért inkább a kevésbé szennyező alternatív közlekedési eszközök népszerűsítése lehet a cél. Általában igaz, hogy a tömegközlekedés minden esetben alacsonyabb hatékonyságú a nagyvárosban, mint a személygépkocsik használata, mert ezek sok esetben kihasználatlanok (a fejlett országokban rendre egy utassal közlekednek) és óriási számban közlekednek. A metróvonalak kiépítése sok város esetében jelenthet megoldást, mert a közlekedést a föld alá viszi, így az teljesen független a felszíni közlekedés dugóitól. Hasonló megoldást kínálnak a magasvasutak, amelyek főleg Ázsia nagyvárosaiban terjedtek el.



1.32. ábra

Példa a zöldövezetek helyes tervezésére

Forrás: www.mozaik.info.hu/mozaweb/varos/

Az egyik legújabb kezdeményezés során a világ 40 legnagyobb városa (C40) kezdeményezte a zöldebb, tisztább, takarékosabb városok megteremtését 2006-ban. A program keretében például Barcelona arra kötelezte a lakosokat, hogy az új és felújított lakások melegvíz-ellátását 60%-ban napenergiából fedezzék. Stockholmban, a korábbi londoni mintát követve, „dugódíjat” vezettek be, amelynek lényege, hogy az autósok csak egy bizonyos összeg megfizetése után hajthatnak be a belvárosba. Így próbálják meg arra kényszeríteni a lakosokat, hogy inkább a tömegközlekedést használják. A Budapesten bevezetésre kerülő hasonló dugódíj és dugózónák is ezt a célt szolgálnák, illetve az időbeli korlátozással próbálják arra kényszeríteni az áruszállítókat, hogy időben elnyújtva, esetenként hajnalban szállítsák árujukat a belvárosi részekre.

A városokhoz kapcsolódó másik problémacsoport a fejlődő országok hihetetlen mértékű *városnövekedése* és a *nyomortelepeken* élők nagy száma.

A nyomortelepek elsősorban a latin-amerikai, afrikai és dél-ázsiai nagyvárosok jellemzői (1.33.; 1.34. ábrák). Sokféle helyi elnevezésük ismert ezekben az országokban: pl. bádogváros, favella, barriada. Ezekre a városrészekre jellemző, hogy az ide letelepedők sokszor illegálisan érkeznek, nincsenek nyilvántartva a város lakosaiként, számuk sokszor becsléseken alapul. Mivel nincstelenekként érkeznek a nagyvárosba, sokszor az utcán alszanak. Ha mégis sikerül valamilyen építőanyaghoz jutniuk, akkor abból próbálnak valamilyen lakhelyet felépíteni, sokszor annyi helyen és ott, ahol éppen erre lehetőségük nyílik. Hulladékból, bádoglemezekből tákolják össze viskóikat, Afrikában a sátrak is gyakoriak. Ebből következik, hogy ezek a bádogvárosok nem rendelkeznek csatornahálózattal, a szennyvíz sokszor az utcán talál lefolyást, különösen veszélyes lehet ez árvizek, esőzések idején. Természetesen a vízellátás sincs megoldva, sokszor egy-egy kúthoz jár egy egész városrész inni. Az is gyakori, hogy ezeknek a kutaknak a vize egészségtelen és ivásra alkalmatlan. A népsűrűség hihetetlenül nagy, az orvosi ellátás általában hiányos vagy teljesen hiányzik. Természetesen szervezett iskolák sincsenek, de az iskoláskorú gyermekek nagy része a megélhetésért küszködve általában illegálisan dolgozik. Az emberek többsége jobb munkalehetőségek miatt választotta a nagyvárost, azonban rosszabb körülmények között él, mint vidéken élhetne. Mert sajnos, a nagyváros csak igen keveseknek tud munkalehetőséget biztosítani, ezek a munkák pedig sokszor alantasak, rendkívül veszélyesek, egészségre ártalmasak. A munkák legtöbb esetben alkalmi jellegűek, általános az illegális foglalkoztatás, a kábítószer-kereskedelem, a bűnözés. Sokszor ezek a nyomortelepek hatalmas szemételepek szomszédságában épülnek, ami sok embernek egyben - ugyan kétes értékű -, de biztos megélhetést is biztosít.

TERJESZKEDŐ NYOMORTELEPEK

A nyomortepek világszerte hozzátartoznak a városképhez. Dél-Ázsia és Fekete-Afrika városi lakossága túlnyomórészt szegénynegyedekben él. A nyomortepek csak Óceániában terjeszkednek hasonlóan gyors ütemben.

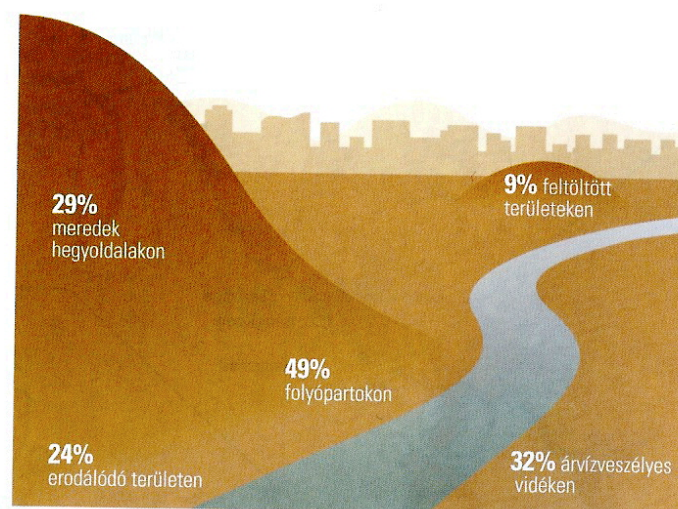


1.33. ábra

A nyomornegyedek terjeszkedése a világon

Forrás: National Geographic Különszám 13. kötet, 2007.

Mivel ezek a „bádoggvárosok” közigazgatási szempontból ellenőrizetlenül épülnek, jellemző, hogy a természetileg legkedvezőtlenebb adottságú helyeket foglalják el, például meredek hegyoldalakat, árvízveszélyes helyeket, feltöltött területeket. Ezért egy ilyen helyen bekövetkező természeti katasztrófa (pl. árvíz, földcsuszamlás, stb.) rendkívül nagyszámú emberi áldozattal jár, mindamelllett, hogy a járványoknak való kitettsége is meghatározó.



Az adatok részben átfedik egymást.

1.34. ábra

A nyomortepek terjeszkedésének helyszínei

Forrás: National Geographic Különszám 13. kötet, 2007.

A nyomortepek napjainkban is ellenőrizhetetlen módon növekednek, így egyre több ember kényszerül ilyen körülmények között élni. Felszámolásuk vagy az életkörülmények javítása rendkívül nehéz feladat, hiszen pontosan a legszegényebb országoknak kellene ezt megoldani, ahol igen korlátozottak az anyagi lehetőségek. Több országban látunk arra példát, hogy ezeket a szegénynegyedeket a városon kívülre telepítik, pl. Nairobi esetében, de természetesen ez csak ideiglenes megoldás lehet. Más esetekben a teljes felszámolás és új lakótelepek építése lehet a cél. Azonban mindezzel párhuzamosan a legnagyobb kihívást az

jelenti, hogy a tömeges elvándorlást kellene megszüntetni, illetve ennek a hatalmas embertömegnek munkát és megélhetést biztosítani. Sok esetben a megfelelő anyagi források megteremtésén túlmenően ez a lakosságtól egy általános szemléletváltást feltételezne, míg a döntéshozóktól ez elsősorban kreatív ötleteket és kitartást kíván. Ilyenre látunk példát pl. a brazil Curitiba-ban, ahol például a szemét leadásáért cserébe élelmiszert kapnak az emberek, a szelektív hulladék leadásakor pedig pénzhez juthatnak, az óvodákban zuhanyzási és fogmosási lehetőséget biztosítanak a gyerekeknek, és mindenki számára ingyenesen látogathatók a könyvtárak.

1.6. Településhálózat, településrendszer és településhierarchia

1.6.1. A települések funkciói

Minden településre jellemző, hogy az ott lakóknak kielégíti bizonyos szükségleteit. Ezeket nevezzük a települések funkcióinak. A települések funkcióit több csoportba sorolhatjuk. Vannak *alapvető funkciók* („*basic*”), amelyet minden település biztosít a lakosainak. Ilyenek a lakó- és a munkahely, illetve bizonyos rekreációs funkciók. Az alapfunkciók közé sorolhatjuk, bár nincsenek meg minden településen, az élelmiszerboltot, az általános iskolát, a háziorvosi alapellátást, a postai szolgáltatást is. A kisebb települések városiasodási folyamatának egyik velejárója, hogy az alapfunkciók köre egyre bővebb. Vannak azonban olyan szerepkörök, amelyek nincsenek meg minden településen („*non-basic*”), mert ezek intézményeinek létesítése és fenntartása nem lenne minden település esetében gazdaságos, ezeket nevezzük *központi funkcióknak*. Ilyenek például a kórházak, nagyobb könyvtárak, középiskolák, egyetemek, bíróságok, színházak, nagyobb bevásárlóközpontok. Vannak olyan funkciók, amelyek kielégítésére csak pl. 100 ezer fős népesség esetén érdemes intézményt létrehozni. Így viszont lesznek olyan települések, amelyek nem rendelkeznek ezzel a szerepkörrel, ezen települések lakosai a nagyobb városhoz fognak kötődni a kiemelt funkció tekintetében. Vagyis a „*non-basic*” funkciók révén egyes települések vonzással bírnak más települések irányában, amely települések így kötődnek az általában nagyobb településekhez. Ebből viszont az következik, hogy egyfajta munkamegosztás alakul ki a települések között, a vonzás-kötődés pedig a különálló településeket településrendszerré szervezi össze.

A központi funkciókat csoportosíthatjuk. A központi funkció lehet **munkahely** jellegű, azaz egyes települések több munkahellyel bírnak, mint amit a település saját munkaképes lakossága el tud látni. Ezért ezek a települések a környező településekről munkaerőt vonzanak, akik ingáznak a lakóhelyük és a munkahelyük között. Az ingázók korábban jellemzően ipari munkahelyeken dolgoztak, ma már egyre inkább a szolgáltatásokban dolgozó, irodai feladatokat ellátók aránya a nagyobb. A központi funkciók másik csoportja **kereskedelmi** jellegű. Már a középkorban is kitüntetett szerepe volt a városi piacnak és nincs ez másképpen napjainkban sem. Az alapvető árucikkek (pl. napi élelmiszer, háztartási cikkek, stb.) beszerzése általában a kisebb településeken is lehetséges. Minél nagyobb értékű és bonyolultabb azonban egy árucikk, annál inkább jellemző lehet, hogy csak a nagyobb városban van szaküzlet, amelyben beszerezhető (pl. autó, cipő, bútor, speciális műszer, stb.). Ilyen értelemben a kereskedelmi ellátásnak is létezik egyfajta hierarchiája. Megjegyezzük azonban, hogy a terjedő internetes kereskedelem ebben az értelemben fellazíthatja ezt a hierarchiát, amennyiben a hálózathoz való csatlakozás a kisebb településeken is elterjedté válik.

A **gazdasági szolgáltatások** is a központi funkciók egy csoportját alkotják, és hasonlóan a kereskedelemhez, hierarchikus rendszerbe rendeződnek. Ilyen szolgáltatások például a bankfiókok, a biztosítók, az autószervezetek, stb. A **társadalmi szolgáltatások** legtöbb esetben ugyan nem piaci alapon működnek, mégis gazdaságos működésük elengedhetetlenül fontos szempont, így viszont mégis a nagyobb településekhez köthetők. Ide sorolhatjuk a

közigazgatás, az igazságszolgáltatás, a rendőrség intézményeit. Ezen szolgáltatások közé sorolhatók és igen fontos szerepük van a településhierarchiában, az egészségügy (alapellátás, szakrendelések, kórházak, speciális ellátás), az oktatás (általános iskola, közép- és felsőoktatás) és a kultúra (mozi, könyvtárak, múzeumok, színházak, operaházak) intézményeinek.

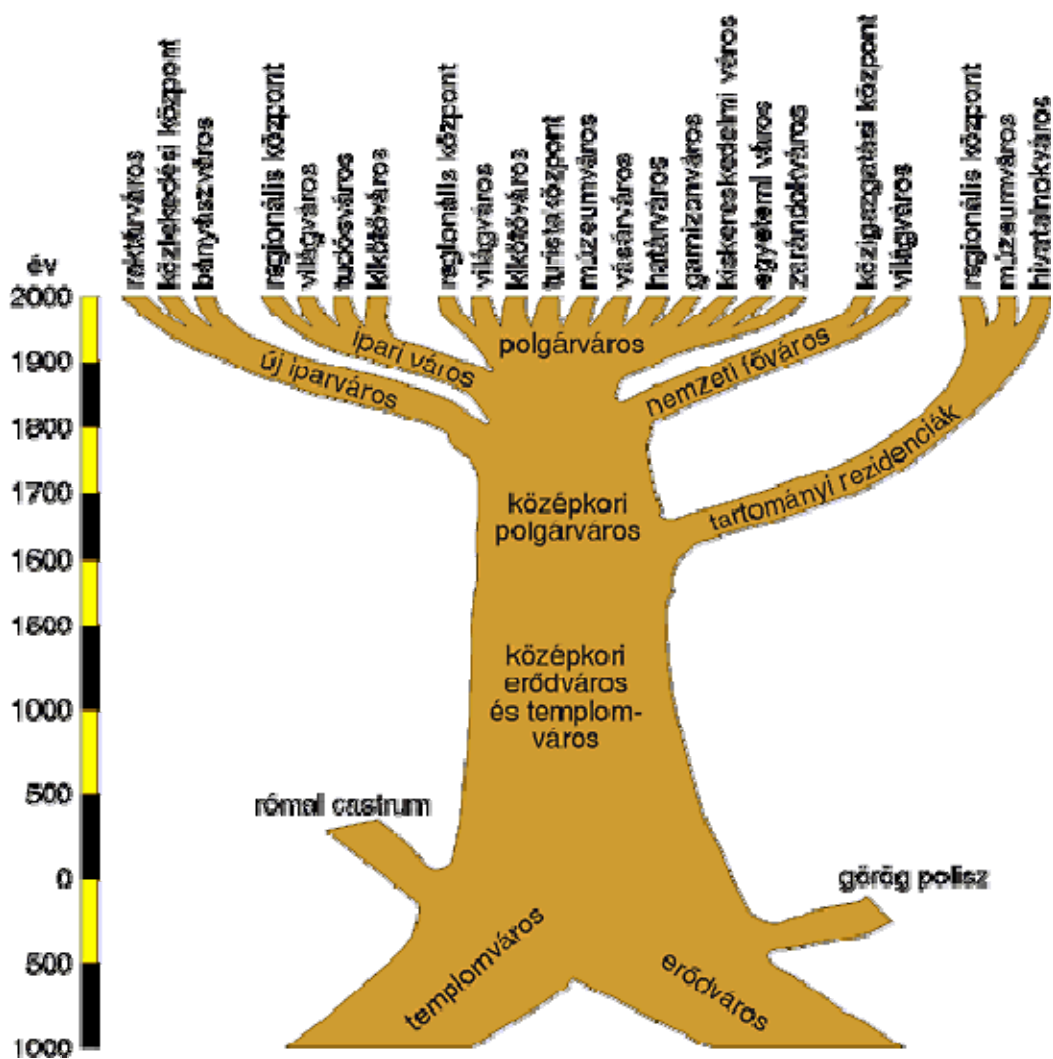
Általában azt vizsgáljuk, hogy egy adott település kevés vagy sok funkcióval rendelkezik-e. Természetesen a falvakra jellemző a kevés funkció, míg a városokra, különösen azok nagyságával növekedően a sok funkció megléte a jellemző. A legkisebb települések csak az alapfunkciókat látják el, míg a nagyobb települések az alapfunkciók mellett egyre több és magasabb szintű szerepkörrel bírnak.

A településeket csoportosíthatjuk jellegzetes, kiemelkedő jelentőségű funkcióik alapján, amely mellett természetesen egyéb funkciók is jelen vannak vagy lehetnek, de ez a funkció különösen fontos a település funkciói között (*pl. ezen funkció tekintetében kiterjedt vonzástérrel bír a település*), valamint országosan, esetleg a világ szintjén is kiemelkedő jelentőségű lehet.

Mivel a falvak kevés és elsősorban alapfunkciókkal rendelkeznek, ezért a falvakon belül ilyen csoportok alkotása egyszerűbb. A falvak többsége korábban egyértelműen *mezőgazdasági* szereppel bírt. Ma is igaz ez a fejletlenebb, iparosodás előtt álló országok falvaira. A fejlettebb országokban azonban ma már csak a falvak igen kis hányadára igaz a mezőgazdasági szerepkör meghatározó volta. A XX. század során ezekben a társadalmak a falvak többsége jellegzetes, új szerepekkel gazdagodott. Így terjedtek el az elsősorban *lakófunkcióval* bíró alvótelepülések, ahol viszonylag nagy népesség él, de nem rendelkeznek számottevő intézményhálózattal. Kialakulhattak *ipari falvak*, ahol a lakosság túlnyomó része az egyetlen helyi ipari üzemben vagy bányában dolgozik *pl. Böcs*, s a környező települések lakosainak egy része is itt talál munkát. A *szolgáltató funkciókat* ellátó falvak köre egyre bővül, s egyre változatosabb szerepkör jellemző erre a csoportra. Ezen csoport jellemzésénél hangsúlyozni kell, hogy a kisfalvak esetében a megfelelő funkció megtalálása olyan vonzóerővel is bírhat, hogy ez a település későbbi fejlődését kedvezően befolyásolhatja, jelentős népességmegtartó erővé válhat. Ide sorolhatók a nyaraló- és üdülőfalvak (*pl. Dobogókő, Balaton parti falvak, Bükfürdő*). Muzeális értékkel bír és jelentős idegenforgalmat vonz hazánkban például Hollókő, jellegzetes vallási zarándokhely például Máriapócs. Néhány falu a kedvező közlekedési helyzetének köszönheti vonzóerejét, például Röske, mint határátkelőhely.

A falvakkal szemben a városok város jellegükből fakadóan jóval több központi funkcióval rendelkeznek. Így esetükben a csoportok alkotása nehezebb, mert nem biztos, hogy rendelkeznek kiemelhető központi szerepkörrel, esetleg több funkció tekintetében is lehet kiterjedt vonzástérük, *pl. a fővárosok*. Fontos hangsúlyozni, hogy a történelem folyamán változnak az egyes várostípusok, s ezek a változások összefüggést mutatnak az országok társadalmi gazdasági fejlettségének szintjével is.

Az *1.35. ábrán* jól látható, hogy az ókor végén, valamint a középkor során is viszonylag kevés funkcióval rendelkeztek az akkori európai városok, illetve kevésfajta várostípus létezett (templomváros, erődváros, polgárvárosok). Azonban az ipari forradalom révén megindult a városok differenciálódása, specializálódása. Ezzel párhuzamosan új funkciók jelentek meg, melyek korábban nem léteztek vagy nem voltak kiemelkedő jelentőségűek (iparvárosok, bányászvárosok, kikötővárosok). Ezzel egyidőben a korábban kiemelkedő jelentőségű funkciók elhalványodtak, jelentőségük csökkent (erődváros, templomváros). A különböző eredetű várostípusokból sokféle új város fejlődhetett, látható például, hogy világvárossá különböző várostípusok is válhattak.



1.35. ábra

Az európai városok családfája

Forrás: www.mozaik.info.hu/mozaweb/varos/page51.htm

Jelenleg a nemzetközi szakirodalom alapján a következő várostípusok különíthetők el: *agrárváros; erődvár; katonai támaszpont; iparváros, kereskedelmi város; közlekedési szerepkörrel rendelkező város; határváros; közigazgatási központ; nemzetközi szervezetek központja; vallási központ; idegenforgalmi jellegű város; kulturális város, konferenciaváros.*

Agrárváros: Olyan települések, melyeknek fő gazdasági feladata az agrártermelés, valamint az agrártermékek kereskedelme. Régebben mezővárosok néven is emlegettük. A megtermelt élelmiszerek jó részét a piacain értékesítette, így nagy jelentőségű kereskedővárosokká is fejlődtek. Az iparosodás során elvesztették mezőgazdasági jellegüket, bár sok ilyen város elsősorban az élelmiszeriparból él. Tisztán agrárvárosok a viszonylag alacsony fejlettségű térségekben maradtak meg napjainkig. Magyarországon például ide sorolható Mezőtúr és Kunszentmárton.

Erődvár: Sokáig ezekben a városokban a védelmi szerepkör jelentette a városfejlődés alapját, különösen a középkorban volt elterjedt várostípus. A vár vagy erődítmény ugyanis a környező települések lakóinak védelmét is szolgálta, a várban helyet kapott egy-egy iskola, piac, egyházi létesítmények is, a katonaság kiszolgálása pedig sok kereskedőnek nyújtott megélhetést. A XX. század városai között már elhalványult ez a szerepkör, de néhány város esetében meghatározó maradt, pl. Cegléd, Verdun és Brest.

Katonai támaszpont: Általában kisvárosok, amelyek teljes feladata a katonaság ellátása. A katonaság megtelepedése új keletű, nem feltétlen egy régi erődváros helyén alakul ki.

Iparváros: Az ipari forradalom során nőtték egyik-napról a másikká városokká, sokuk óriásvárosokká formálódott. Számos fajtájáról beszélhetünk az ipar ágazati tagolódásának megfelelően (pl. vegyipari, könnyűipari, nehézipari stb.). A legtöbb egykori iparváros fokozatosan multifunkcionális várossá fejlődött, csak nagyon kevés maradt meg tisztán iparvárosnak, ezek viszont jellemzően strukturális gondokkal küszködnek. Ilyen városok hazánkban például Kazincbarcika, Dunaújváros és Tiszaújváros.

Kereskedelmi város: Olyan város, amelynek kiemelkedő szerepe van a kereskedelemben vagy annak valamely ágazatában. Hagyományosan ilyenek a vásárvárosok, amelyek általában két különböző természetföldrajzi egység találkozási vonalán (ún. vásárvonalon) alakultak ki. Ilyenkor a két különböző adottságú táj termékeinek cseréje bonyolódott a városban. Például tipikusan ilyen helyek a hegyvidékek és síkságok találkozási vonalán általában a kilépő folyók vagy patakok völgyének kapujában fekvő városok, pl. Brno és Lipcse. Ide sorolhatjuk a folyami átkelőhelyeket, amelyeknél korábban a kedvező átkelési lehetőségek pl. összeszűkült folyómeder, gázlók megléte tették lehetővé a város fejlődését, pl. Frankfurt és Basel, valamint a hagyományosan kereskedő múlttal bíró Hanza-városokat. Hagyományos kereskedő város Brüsszel, Velence, Genova és Antwerpen is. Leggyakrabban csak múltjukban található meg a kereskedelem meghatározó szerepe, napjainkra már multifunkcionális nagyvárossá fejlődtek.

Közlekedési szerepkörrel rendelkező város: A tömeges áru- és személyszállítás elterjedése után vált meghatározó funkcióvá több város életében a közlekedési szerep. Eleinte különösen a nagy folyók tölcseértékeiben felépült hatalmas tengeri kikötők fejlődtek dinamikusán, pl. Rotterdam, Hamburg, London és New York. Később a vasútvonalak kiépülésével a nagyobb vasúti csomópontokban fejlődtek nagyobb városok, például Kansas City, Indianapolis és Záhony. A közúti közlekedés szerepe talán kevésbé mérhető egy város fejlődésében, de mindenképpen előnyt biztosít egy-egy nagyobb autópálya közelsége, így például hazánkban Budaörs fejlődésére mindenképpen dinamikusán hatott. Újabban a légi közlekedés egyre nagyobb szerepe miatt a nagyobb, nemzetközi repülőterek, légiforgalmi központok válhatnak bizonyos településeken igen fontos funkcióvá, például Európában Frankfurt, Ázsiában Szingapúr.

Határváros: Sajátos közlekedési szerepkörű városok, melyek az országhatárok mentén fekvő olyan városok, ahol egyben határátköelőhely is van, így megnövekedett forgalmat bonyolítanak le, pl. Komárom.

Közigazgatási központ: Az állam szervezeti fejlődésével, kialakulásával jönnek létre ezek a központok, melyek közül kiemelkedik a főváros, ezt követik a területi közigazgatási központok, tartományi székhelyek stb. Speciális például az uralkodói rezidenciák, melyek általában a főváros közelében telepednek meg, pl. Gödöllő, Versailles, Potsdam. Sajátos típust képviselnek ezen a város csoporton belül az egyházi közigazgatási központok, melyek bizonyos korokban, időszakokban igen jelentős szerepet tölthetnek be, pl. Avignon.

Nemzetközi szervezetek központja: Olyan város, ahova valamilyen nagy nemzetközi szervezet helyezte a központját, s így nemzetközi szerepre tett szert pl. Genf, vagy olyan világvárosok, amelyek funkciói között egy különleges szervezetet képviselnek a nemzetközi szervezethez kapcsolódó funkciók pl. Brüsszel.

Vallási központ: Olyan városok, amelyek bizonyos vallások híveit fogadják nagy számban, elsősorban bizonyos események kapcsán, vagy az év bizonyos időszakában, esetleg folyamatosan (zarándokhelyek). Például Mekka, Róma, Jeruzsálem, Benares és Fatime városok tartoznak ebbe a kategóriába. Minél népesebb tömeget vonzanak, minél hosszabb időszakon keresztül, természetesen az a város fejlődésére annál nagyobb hatással lesz. Különleges vallási központnak tekinthető Vatikánváros, amely nemcsak egyoldalú funkciója

miatt különleges, hanem azért is, mert egyben egy állam is (városállam), másrészt Róma területén belül helyezkedik el.

Idegenforgalmi jellegű városok: A turizmus tömegessé válásával erősödött meg bizonyos városokban ez a szerepkör, olyannyira, hogy ezen városok fő bevételi forrásává is válhatott. Általában valamilyen kedvező természetföldrajzi adottság révén erősödik meg ez a funkció. Jellemző rájuk a szezonális, amely a város népességére, szórakoztató- és vendéglátóiparára is hatással van. Például ide sorolhatók a *fürdővárosok*, melyek a települhetnek gyógyvizekre, pl. Hajdúszoboszló, Karlovy Vary és Baden-Baden, valamint a tengerpartokon, tavak partján kialakult fürdővárosok pl. Siófok, Opatija és St. Tropez. Hegyvidékek kedvező adottságú területein fejlődtek várossá a *síparadicsomok*, pl. St. Moritz, Davos. Különleges csoportját alkotják ezen városoknak a *szórakoztatóvárosok*, ezek sok esetben kedvezőtlen természeti viszonyok között, sivatagokban épültek fel és egyetlen funkciójuk, hogy minél több szórakozóhelynek adjanak otthont. Például Las Vegas és Monte Carlo, és újabban afrikai országokban felépült szórakozóvárosok pl. Sun City Bophutatswanában.

Kulturális városok: valamilyen kulturális jellegű központi funkció révén nagy vonzáskörzettel bírnak. Legtöbb esetben nagy hagyományokra, évszázados múltra tekinthetnek vissza. Ilyenek lehetnek az *iskolavárosok*, melyek leggyakrabban egyetemvárosok pl. Oxford, Cambridge, de nem szükségképpen kizárólag egyetemi városok. Jellemző rájuk, hogy iskolaszünetekben más jellegűvé válnak, iskolaidőben pedig jelentős a városban a tanuló ifjúság kiszolgálása. Hazánkban ilyen városnak számít Sárospatak, Pápa. Ide sorolhatjuk a *múzeum- és műemlékvárosokat* (pl. Szentendre), *művészeti központokat* (pl. Párizs és Berlin) és a *fesztiválvárosokat* (pl. Cannes).

Konferenciaváros: Viszonylag új várostípus, elsősorban a különböző nemzetközi konferenciák megnövekedett szerepének köszönhetően jelentek meg. Jellemző, hogy a nagyobb létszámú konferenciák hallgatóságának teljes kiszolgálására törekednek (konferenciaközpontok, szállodák) és általában rendelkeznek valamilyen jelentős egyetemi vagy kutatóközponttal, amely a szellemi háttérrel biztosítja a konferenciák megrendezéséhez.

1.6.2. A települések vonzáskörzetei

Azt a teret, amely egy bizonyos vagy több funkció révén egy településhez kapcsolódik, a település *vonzáskörzetének* nevezzük. A kiemelt funkció esetében a vonzáskörzet lakóit a központi település látja el intézményrendszere segítségével. Ha a vonzáskörzetet egy vizsgált funkció esetében értelmezzük, *egyedi vonzáskörzetről* beszélünk, ha több funkció esetében összesítjük a vonzáskörzeteket, akkor *komplex vonzáskörzetet* határozzunk meg. Hasonlóan a település funkcióihoz, a vonzáskörzetek is hierarchikus rendszerben léteznek. Minél magasabb hierarchiaszintű funkciót vizsgálunk, annál kiterjedtebb a településnek az adott funkcióhoz tartozó vonzáskörzete. Általános törvény, hogy a központ (azaz centrum) közvetlen közelében a vonzáskörzeten belül rendkívül intenzívek a kapcsolatok, az itt található települések nagyon sok funkció tekintetében kötődnek a központhoz, a vizsgált központ vonzása abszolút, más központ „átvonzása” nem mutatható ki (*agglomerációs övezet*). Ahogy távolodunk a központi településtől, úgy gyengül ez a vonzás, válnak kevésbé intenzívvé a kapcsolatok, illetve a vonzáskörzet határához közeledve felerősödhetnek egy szomszédos központ vonzó hatásai, így kialakul egy *átmeneti vonzásöv*, ahol egyszerre több egyenrangú központ vonzása is érvényesül. Ez azt is jelenti, hogy azonos hierarchiaszintet betöltő központok esetében a vonzáskörzetek elhatárolása sokszor igen nehéz és bizonyos funkciók esetében eltérő lehet. Így az egyes központok körül kirajzolódó vonzáskörzetek több övezetre bonthatóak, melyekben a vizsgált központ vonzása eltérő mértékben érvényesül.

A vonzáskörzetek földrajzi térben történő elhatárolására kétféle módszer terjedt el. Az első csoportot az úgynevezett *gravitációs modellek* alkotják (legismertebb W. J. REILLY

kereskedelmi vonzástörvénye 1929-ből). A modellek közös jellemzője, hogy két tényezőt vesznek alapul a számításoknál: a központok térbeli távolságát, illetve a központok tömegét. A modell alapja az a felismerés, hogy egy központ vonzáskörzete annál nagyobb, minél több központi funkcióval rendelkezik az adott központ, illetve hogy a központtól távolodva a központ vonzereje csökken. Vagyis két központ közötti távolság és a központok „tömegének” ismeretében kiszámítható a két központ között a vonzáskörzet határa.

Mindez képlettel kifejezve:

$$B_b = \frac{D_{ab}}{1 + \sqrt{\frac{P_a}{P_b}}}$$

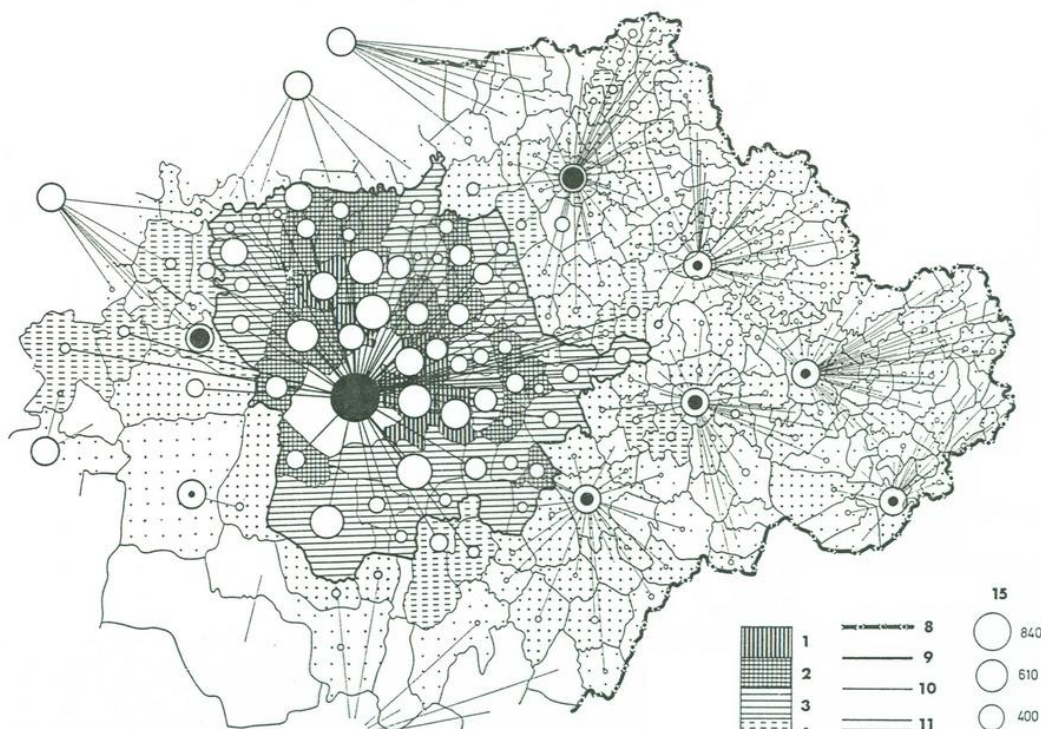
B_b = a két központ közötti gravitációs határvonal b-től mérve

P_a és P_b = „a” és „b” központ „tömege”

D_{ab} = a két központ egymástól való távolsága

A képletben szereplő P_a és P_b „a” és „b” központ „tömege”, ami kifejezhető a lakosság számával, vagy az adott központ fontosságát érzékenyen kifejező mutatóval (pl. kórházi ágyak száma), vagy képezhetők erre az adatra komplex mutatók, amelyek összetetten fejezik ki az adott központ központi funkcióinak mennyiségét. D_{ab} a két központ egymástól való távolsága, ami mérhető légvonalban, vagy közúton, esetleg kifejezhető idő-távolságban. Ezen adatok behelyettesítésével a képlettel meghatározható a B_b értéke, ami kifejezi a két központ közötti gravitációs határvonalat b-től mérve. Ez a határvonal ezt követően berajzolható egy topográfiai térképre, s így kirajzolódhat egy-egy település vonzáskörzetének területe (KOVÁCS 2007.).

A vonzáskörzetek lehatárolásának másik módszere tapasztalati úton történik. Magyarországon BELUSZKY Pál 1981-ben határozta meg ezzel a módszerrel városaink vonzáskörzetét. A központ központi funkcióit vizsgálva felmérés készült a napi, heti vagy havi kapcsolatteremtések számáról (pl. munkahelyi és iskolai ingázók számlálása, vevőszámlálás, kórházban ellátott betegek számának meghatározása, stb.). Ezen adatok elemzésével megadható a központhoz vonzódó települések köre és ezek vonzódásának erőssége. A jellemző vonzási intenzitási értékek számolásával (pl. ilyen a hetente a központban vásárlók számának 100 helyi lakosra vonatkoztatott értéke, amely az alábbi térképen került ábrázolásra Nyíregyháza esetében) és térképen való ábrázolásával lehatárolhatók a települések adott funkcióra vonatkozó vonzáskörzetei. Ha ezt több funkció esetében megismételjük, akkor kirajzolódik a település komplex vonzáskörzete (1.36.; 1.37. ábrák).



13. ábra. Nyíregyháza kiskereskedelmi vonzáskörzete

1 = a kiskereskedelmi vonzás intenzitása heti > 15 vásárlás/100 lakos; 2 = heti 8–15; 3 = heti 4–8; 4 = heti 2–4; 5 = heti 0,5–2; 6 = heti 0,2–0,5; 7 = a kiskereskedelmi vonzás intenzitása heti < 0,2 vásárlás/100 lakos; 8 = országhatár; 9 = az intenzív vonzáskörzet határa; 10 = község-határok; 11 = a központok relatív kiskereskedelmi vonzáskörzetéhez tartozó községek (a központokba irányuló nyílak); 12 = Nyíregyháza; 13 = kereskedelmi központok; 14 = a Nyíregyházán megfigyelt vásárlók száma; 15 = a Nyíregyházán megfigyelt vásárlók számát kifejező körök nagyságskálája

1.36. ábra

Nyíregyháza vonzáskörzete

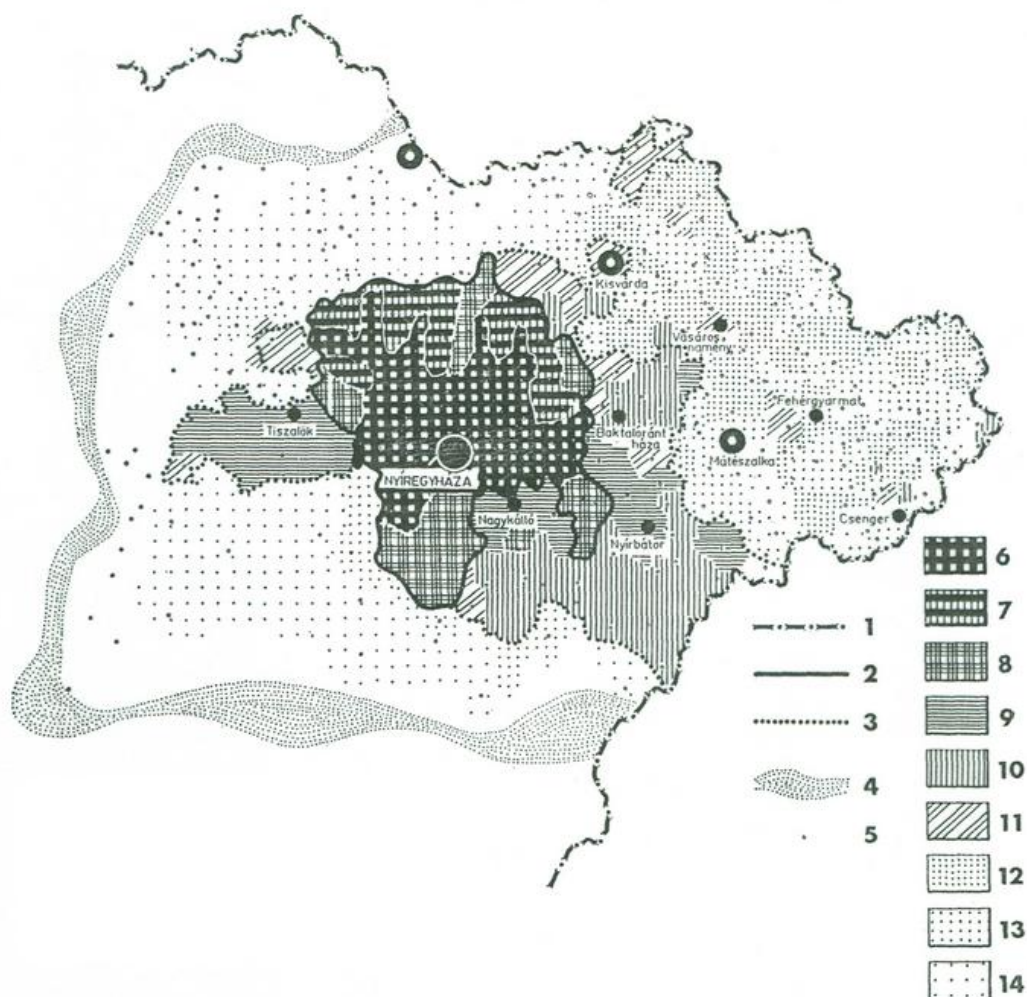
Forrás: <http://foldrajz.ttk.pte.hu/tarsadalom/tematikak/dovenyiabrak/index.htm>

Egy központ komplex vonzáskörzete az alábbi övezetekre osztható:

- **Agglomerációs övezet:** ahol az adott központ vonzása abszolút, más központok „átvonása” nem mutatható ki;
- **Hegemón vonzásöv:** ahol egy adott központ vonzása az uralkodó, de esetenként (pl. kiskereskedelem) már más központ(ok) vonzó hatása is kimutatható;
- **Domináns vonzásöv:** ahol egy adott központ mellett más központ(ok) erőteljes vonzóhatása is érvényesül, az egyes központi funkciók esetében más-más mértékben, de a kapcsolatteremtések relatív többsége még az adott központra esik;
- **Átmeneti vonzásöv:** ahol egyszerre több egyenrangú központ vonzása érvényesül, a terület „szétvonzódik”.

Egy-egy központ vonzáskörzetének nagysága sok tényezőtől függ. Erősen függ a központ nagyságától, mert általában a népesebb városok kiterjedtebb vonzáskörzettel rendelkeznek. Jelentősen befolyásolhatja a környező terület közlekedési hálózatának fejlettsége, mert a különböző közlekedési eszközökkel jól megközelíthető központok gyorsabban, rövidebb idő alatt elérhetők. Ezeknek a városoknak kiterjedtebb vonzáskörzete van, mint a hasonló nagyságú és szerepkörű, de elzárt, periférikus fekvésű városnak. A központ vonzáskörzetének kiterjedtsége függ attól is, hogy a környező településhálózat milyen jellegű. Az aprófalvas térségek központjainak nagy kiterjedésű vonzáskörzete lehet, mert a környező kicsiny településekről hiányozhatnak még bizonyos alapellátáshoz tartozó funkciók is, így ezek

erősen kötődnek a központhoz. Ezzel szemben egy zömmel nagy- és óriásfalvak alkotta településhálózat zömmel minden tagjában biztosítottak az alapfunkciók, így ezek kevésbé intenzíven kötődnek a központjukhoz.



21. ábra. Nyíregyháza vonzáskörzetének intenzitási övei

1 = országhatár; 2 = az intenzíven vonzott terület határa; 3 = a rendszeresen vonzott terület határa; 4 = a vonzáskörzet külső határa; 5 = település; 6–14 = a vonzáskörzet intenzitási övezetei

1.37. ábra

Nyíregyháza vonzáskörzetének intenzitási övei

Forrás: <http://foldrajz.ttk.pte.hu/tarsadalom/tematikak/dovenyiabrak/index.htm>

Léteznek olyan területei is a településrendszernek, ahol kisebb települések kölcsönösen látják el egymás hiányzó funkcióit. Az ilyen területeken – általában kistérségi szinten – egy téregységen belül történik meg bizonyos funkciók kielégítése.

Elmondható, hogy a nagyobb városok vonzáskörzete általában lefedi a kisebb városok vonzáskörzetét, amelyek így alárendelődnek a nagyobb központnak.

Különleges esetet képviselnek az ikervárosok, amikor két nagyjából azonos méretű és súlyú önálló város fekszik egymás közelében, gyakran egy folyó két partján. Ezek a városok funkcionális értelemben sokszor kiegészítik egymást, vonzáskörzeteik pedig sok esetben összeadódnak. Erre volt példa Pest és Buda 1872 előtt, ma pedig Mannheim-Ludwigshafen, Minneapolis-St. Paul említhetők.

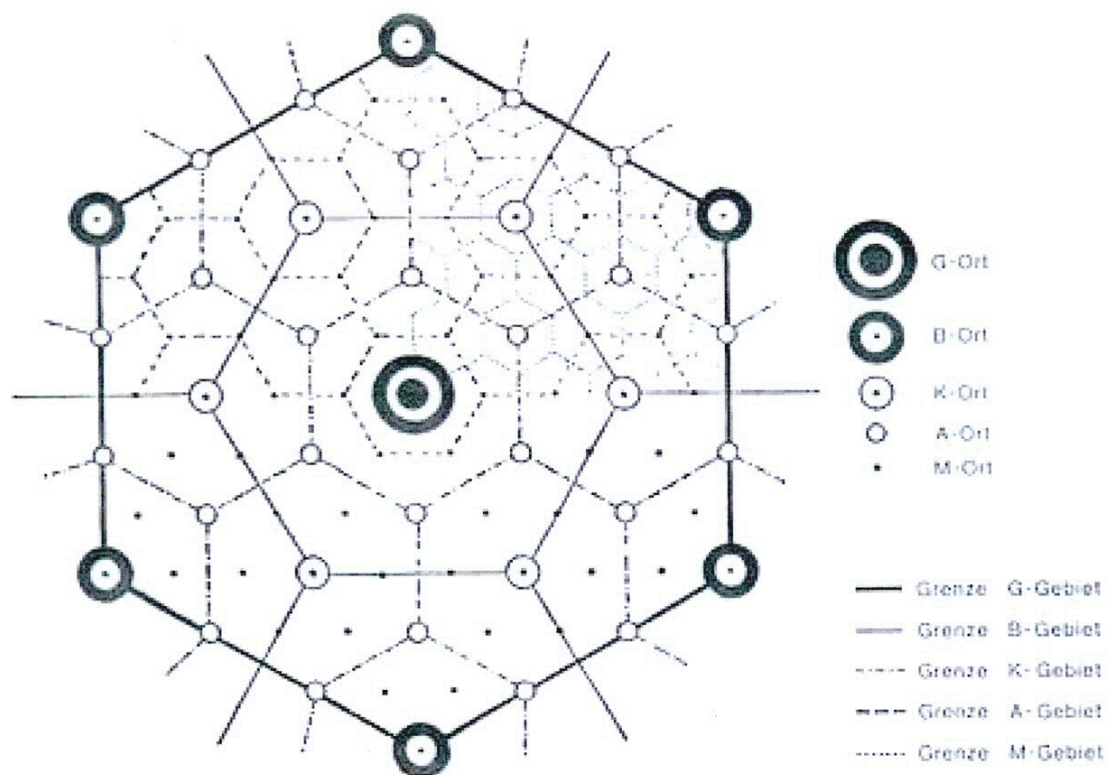
Általában azonban egy nagyobb város vonzáskörzetén belül rendkívül ritka, hogy egy másik hasonló nagyságú város felnövekedjen. Sok ország esetében a legnagyobb város vonzáskörzete az egész országot lefedi.

1.6.3. Településhierarchia

A különböző központi funkcióknak és a települések vonzáskörzeteinek vizsgálata egyértelművé teszi, hogy a településrendszeren belül az egyes települések egymással alá- és fölérendeltségi viszonyban állnak. Ez a települések hierarchikus rendszere, amit a népesség száma is híven tükröz, hiszen a nagyobb települések több funkcióval, kiterjedtebb vonzáskörzettel rendelkeznek, így magasabbrendű központok, mint a kisebb népességszámú települések. Kisebb népességű, kevesebb funkcióval bíró településből több van és közöttük a távolság kisebb, mint a magasabbrendű központok esetében. A településeknek a településhierarchiában elfoglalt helyét, az azonos rangú központok térbeli elhelyezkedését és ennek okait többen kutatták a településföldrajz történetében.

Elsőként 1933-ban W. CHRISTALLER Németországban végzett kutatásokat, mely alapján felállította a *központi helyek elméletét*. Az akkor még viszonylag újdonságnak számító (innováció) telefonkészülékek számát, és a népességhez viszonyított arányát (1 főre jutó telefonkészülékek száma) vizsgálta a német településrendszer egy részén (Dél-Németországban). A telefonkészülékek akkor még korántsem voltak elterjedtek és számuk egy településen az adott hely rangját, fontosságát érzékenyen tükrözte. Számításaival azt próbálta meghatározni, hogy egy adott központ mennyivel van jobban ellátva telefonkészülékekkel, mint ha úgy lenne ellátva mint a környéke. Ezzel az értékkel próbálta jellemezni egy település központosultságának mértékét. Fontos hangsúlyozni, hogy viszonylag homogén társadalmi-gazdasági térben végezte megfigyeléseit. Tapasztalatai szerint az azonos értékkel rendelkező települések nagyjából hatszög alakban rendeződnek, míg a hatszög középpontját egy náluk eggyel magasabb rangú központ foglalja el. A magasabb rangú központok egy nagyobb hatszög csúcsait foglalják el. A hatszöges elrendeződés oka, hogy vonzáskörzeteikkel ebben az alakzatban tudják tökéletesen lefedni a rendelkezésre álló teret. Később differenciálta modelljét, mert ez az ideális elrendeződés nem volt igazolható minden esetben. Az, az eset, ha a kisebb települések a hatszögek csúcsain foglaltak helyet, az ellátásuk szempontjából ideális, hiszen így három másik központ felé vonzódtak, három másik település ellátását vehették igénybe. A közlekedés szempontjából azonban az, az ideális, ha a kisebb központok a hatszögek oldalainak majdnem a közepén foglalnak helyet, hiszen a hatszögek közepén lévő nagyobb központokat összekötő legrövidebb útvonal általában itt halad keresztül. Igazgatásilag azonban az, az ideális, ha a kisebb központok egyidejűleg csak egy központhoz vonzódnak, ennek megfelelő elrendeződés azonban csak úgy képzelhető el, ha a kisebb központok a hatszögek belsejében foglalnak helyet (1.38. ábra).

Ugyan, ezt a hatszöges elrendeződést később nem sikerült igazolni a világ különböző tájain elvégzett kutatásokkal (ennek oka lehet, hogy a vizsgált területek sem természeti, sem társadalmi, sem gazdasági értelemben nem voltak homogének), azonban az egyes települések hierarchikus rendszerben való elképzelésével, besorolásukkal megalapozta a *településhierarchia* elméletét. Eszerint az egyes településrendszerekben (pl. ország, állam) a különböző funkciókkal rendelkező települések jellegzetes hierarchikus rendszerbe szerveződnek. Különösen jól kirajzolódik ez, ha nem csak egy kiemelt funkció esetében végzik el a vizsgálatokat, hanem úgynevezett *komplex hierarchiaszinteket* vizsgálnak. Ilyenkor több funkció esetében vizsgálják a település rangját a településhálózaton belül és ezek alapján próbálják meg elhatárolni az egyes hierarchiaszinteket.



1.38. ábra

A Christaller - féle modell

Forrás: KOVÁCS, 2007.

CHRISTALLER-rel csaknem egyidőben hasonló jellegű vizsgálatokat végzett az észak-amerikai kontinensen. LÖSCH a különböző gazdasági tevékenységek térbeli elrendeződését, nevezetesen a gazdasági ellátóközvetek kialakulását elemezte egy olyan térségben, amely sík felszínű, és egy iparcikket termelő központ körül egyenletes eloszlásban elsősorban mezőgazdasági jellegű kisebb települések helyezkednek el. Feltételezte, hogy a központ körül minden iparcikk felvevőpiacának a szállítási költségek szabnak térbeli határt. A nagyobb értékű cikkek felvevő körzete nagyobb lesz, hiszen az árhoz viszonyítva itt relatíve kisebb a szállítási költség. Azaz minden iparcikkre kirajzolódik egy bizonyos nagyságú felvevőpiac, ami a kisebb értékű cikkek esetében kisebb kiterjedésű, míg a nagyobb értékű cikkek esetében nagyobb területre terjed ki. Azt állapította meg, hogy a piackörzetek alakja hatszög alakú, mert így fedik le tökéletesen a teret, vagyis így részesül a települések mindegyike az adott ellátásban. Másrészt az is igaz, hogy a gazdasági ellátóközvetek is hierarchizáltak, hiszen vannak kisebb, illetve nagyobb térbeli kiterjedésűek. A feltételezett nagyvárosi központra helyezte a különböző nagyságú ellátóközveteket, majd az egyes hatszögeket a központ körül elforgatta. Azt tapasztalta, hogy a nagyváros körül központgazdag és központszegény folyosók, más néven szektorok jelentek meg. Ezek a központszegény folyosók egybeestek a központból sugarasan kifelé futó nagy közlekedési útvonalakkal („közlekedési folyosók”), amelyek között központokban gazdagabb szektorok formálódtak (1.39. ábra). Megállapította azt is, hogy a központtól távolodva az alárendelt szerepű központok mérete nő. Mindez jól megfigyelhető Budapest és vonzáskörzetének hierarchiaviszonyiban és településméreteiben is.

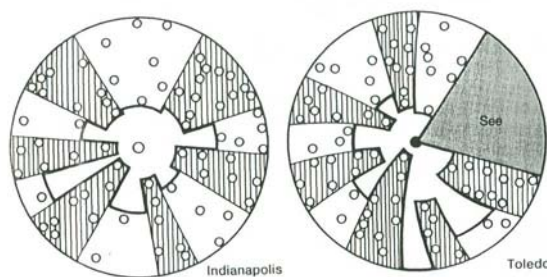


Abb 9: LÖSCH (1962, S. 87) versucht, sein modellmäßig entwickeltes Gefüge eines Marktnetzes in einer realen wirtschaftsräumlichen Situation aufzufinden. Am Beispiel der Stadtregionen Indianapolis und Toledo (mit je etwa 100 km Radius um das Oberzentrum) ist die Konzentration von Siedlungen (kleine Kreise) mit Produktions- und Dienstleistungsangeboten in bestimmten Sektoren (schraffierte Flächen) zu erkennen. Die Zentralstadt verfügt über ein eigenes (sternförmiges) Marktgebiet mit unterschiedlicher Reichweite (dicke Begrenzungslinien).

1.39. ábra

A Lösch-féle modell

Forrás: <http://foldrajz.ttk.pte.hu/tarsadalom/tematikak/dovenyiabrak/index.htm>

A településhierarchiai vizsgálatok összegzéseképpen megállapítható, hogy egy országban vagy régióban van egy *főváros* (előfordulhat, hogy több is van pl. Hollandia), vannak *regionális központok*, melyek nagy országrészek központjai, vannak *középfokú funkciókat ellátó települések*, majd a településhierarchia alján az alsó fokú funkciókat ellátó *kis központok* állnak.

1.6.4. Településrendszer, településszerkezet

Láthatjuk, hogy a települések nem csupán egymás mellett felépült lakó- és munkahelyek, hanem bonyolult és hierarchikus szintekre tagolódnak kapcsolatrendszerrel összefonódó *településrendszerek*. A kapcsolatok elemei a közlekedés, energetikai és kommunális hálózatok, informatikai rendszerek, sőt emberi, személyes kapcsolatok is lehetnek. (megjegyzés: Elterjedt fogalomként a *településhálózat* fogalma is, amely alatt egy adott földrajzi terület egysége (ország, régió) valamennyi településének összefüggő rendszerét értjük. Ez a kifejezés azonban nem utal elég hangsúlyosan a települések rendszerré való összefonódására, ezért helyesebb a településrendszer kifejezés használata).

A településrendszerek lehetnek sűrű és ritka rendszerek (településsűrűség), melyek kialakulását természeti és történelmi, valamint gazdasági okok magyarázhatják. Általában jellemző, hogy a *fejlett* gazdaságú országok sűrű, erősen urbanizált településrendszerrel rendelkeznek pl. Hollandia, Nagy-Britannia, Németország, Japán, és a *fejletlenebbeknél* dominál a ritkább településrendszer, ahol a hierarchizált kapcsolatok szegényesebbek pl. Csád. A fejlettebb országokban jellemző, hogy a településrendszer igazi rendszer, jól hierarchizált kapcsolatokkal, a legkisebb településtípusoktól az óriásvárosokig minden elem viszonylag nagy számban megtalálható bennük, azt mondhatjuk, hogy településrendszere *kiegyenlített*. Ezzel szemben a fejletlenebb, elmaradottabb országokra jellemző az egy ország, egy város kifejezés, az úgynevezett *primate-city* jelenléte. Itt a viszonylag ritka településrendszer, kevés kapcsolattal bír, a zömmel falvak alkotta települések közül hirtelen kiemelkedik egy több milliós nagyváros, ahova a vidékről özönlenek az emberek. Ez a nagyváros azonban nem feltétlenül tölti be minden funkciójában a főváros szerepét, csak a népesség nagysága tekintetében óriás. Hiányoznak, illetve igen kis számban fordulnak elő a középvárosok, így lehetséges, hogy ezen országok szinte minden negyedik lakója városban él (megavárosok), és mégis az ország településrendszere falusias.

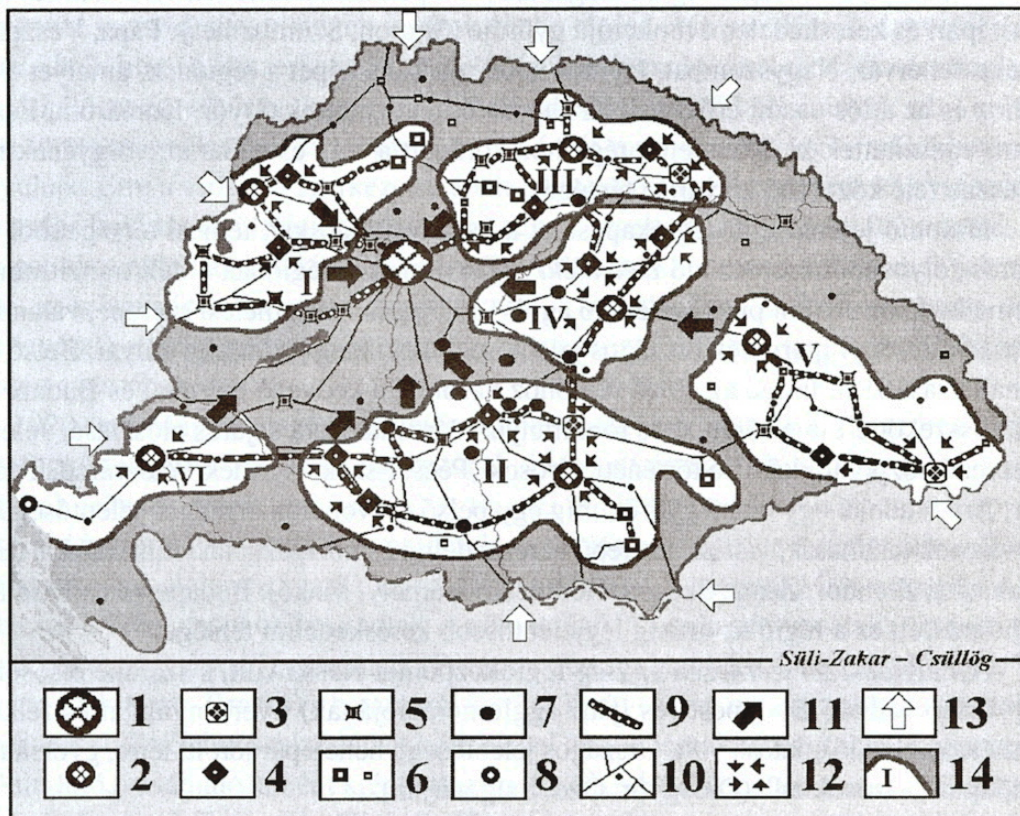
A *természeti* adottságok azonban indokolhatnak ettől eltérő településrendszereket is, mert általában igaz, hogy a kedvezőtlen természeti adottságú területeken (pl. öserdő, sivatag, hideg éghajlat, magashegységek) ritka településrendszer jött létre pl. Ausztrália ritka településhálózata. Míg Banglades rendkívül sűrű településrendszere, amely azonban fejletlen, a termékeny alföld kedvező adottságain alakult ki.

Amennyiben a magyar településrendszer sajátosságait elemezzük, számba vehetjük a sajátos *történelmi fejlődést és a határváltozásokat*, mint a településrendszer fejlődését jelentősen befolyásoló tényezőt is. Jelenleg Magyarország – az úgynevezett fejlődő országokhoz hasonlóan – településszerkezetében és településhierarchiájában egy város, Budapest, erős túlsúlya jellemző. Megmutatkozik ez a lakosok számában: minden negyedik magyar ember a főváros lakója, míg az országban nem fejlődött egyetlen valódi vidéki nagyváros sem (300.000 – félmillió fő közötti lakossal); a településhierarchiában: a fővárosi rangú várost követő teljes értékű regionális központból mindössze három várost találunk (BELUSZKY, 2003.), és a valódi középvárosok száma is elmarad a kiegyenlített településrendszerekben jellemzőktől. Ehhez járul még az intézményrendszerben, kereskedelemben, iskolarendszerben, közlekedésben is jól érzékelhető Budapest-központúság. Különösen igazak voltak ezek az ismérvek a Trianoni határváltozásokat követően, hiszen akkor még erősebb volt Budapest túlsúlya („vízfejű” településrendszer).

Amennyiben a településrendszer történetét áttekintjük Magyarországon, a következőket emelhetjük ki: A XIX. század közepe előtt az országban a főváros Pest-Buda volt a legnépesebb város és egyben igazgatási, gazdasági és kereskedelmi központ is. Mellette az ország területén elsősorban a hegyvidéki bányavárosok (Nagybánya, Selmezbánya, Körmöcbánya, Pécs, Vajdahunyad térsége) ekkorra már megtorpanó fejlődése, valamint a hegyvidék-alföld vásárvonalán fekvő városok növekedése volt jellemző (Pozsony, Kassa, Nagyvárad, Miskolc, Arad, Kolozsvár, Munkács). Az alföldi területeken az elnéptelenedett területek újbóli benépesülésének folyamata ekkor fejeződött be (tanyák, telepes falvak, szalagtelkes falvak).

Az 1848-as változások, illetve az 1867-es kiegyezés lehetővé tette a polgári fejlődést és iparosodást Magyarországon. Jellemző módon ebben az időszakban az ország GDP-növekedése évről-évre 2-3% volt, ami a dinamikus gazdaságfejlődésre utal. A településekre ható folyamatok közül kiemelhetjük az ekkor zajló folyószabályozási munkálatokat, amelyek elsősorban a vidéki települések növekedését és fejlődését vonták maguk után, különösen erősen hatottak a tanyák fejlődésére. Emellett az infrastrukturális beruházások is (vasútvonalak kiépítése, közúthálózat kiépítése, gőzhajózás megindulása, iskolarendszer fejlesztése) maguk után vonták városaink fejlődését (például Győr növekedése a hajózás révén, Nyíregyháza megerősödése a vasútvonalak kiépítését követően, hogy csak néhány példát említsünk). Mindezek mellett azonban az 1873-ban egyesített Buda, Óbuda és Pest (Budapest) dinamikus fejlődése emelhető ki („városrobbanás”), amelyet nagyon sok gazdasági és infrastrukturális beruházás tovább erősített. Általános volt ugyanis az a vélemény, hogy Budapestet az Osztrák-Magyar Monarchia fővárosaként, Bécs méltó párjaként kell fejleszteni. Ezért az új fejlesztések javarésze ide irányult, ezért lett-tudatosan a vasút- és közúthálózat centrális vonalvezetésű és ezért maradtak el a vidéki régiókat összekötő közlekedési fejlesztések. Ezért azt mondhatjuk, hogy Budapest a századfordulóra Európa egyik nagyvárosává fejlődött ugyan, de már az akkori Magyarország településrendszerében is kissé túlméretezett volt (1910-ben kb. 1,1 millió lakosa volt). A vidéki Magyarországon ekkor formálódtak azok a régiók, amelyeket az alábbi ábrán láthatunk, Arad, Kolozsvár, Nagyvárad, Kassa, Pozsony és Zágráb központokkal, amely városok azonban népességszámban és gazdasági növekedésben jelentősen elmaradtak a fővárostól.

6. ábra
Magyarország térszerkezete a XIX–XX. század fordulóján



1. Országos központ 2. Régióközpont 3. Részleges régióközpont 4. Regionális gyűjtő központ 5. Regionális alközpont 6. Országos és regionális ipari központ és ipari térség 7. Országos jelentőségű agrártermelő és kereskedelmi központ és agrártérség 8. Országos jelentőségű kikötő 9. Fő térszerkezeti vonal 10. Térszerkezeti szerepű vasúti fővonalak 11. Országos gyűjtő irány 12. Regionális gyűjtő irány 13. Külső hatások iránya 14. Régiók: I. KISALFÖLDI, II. DÉLVIDÉKI, III. FELVIDÉKI, IV. TISZÁNTÚLI, V. ERDÉLYI, VI. HORVÁTORSZÁGI

1.40. ábra

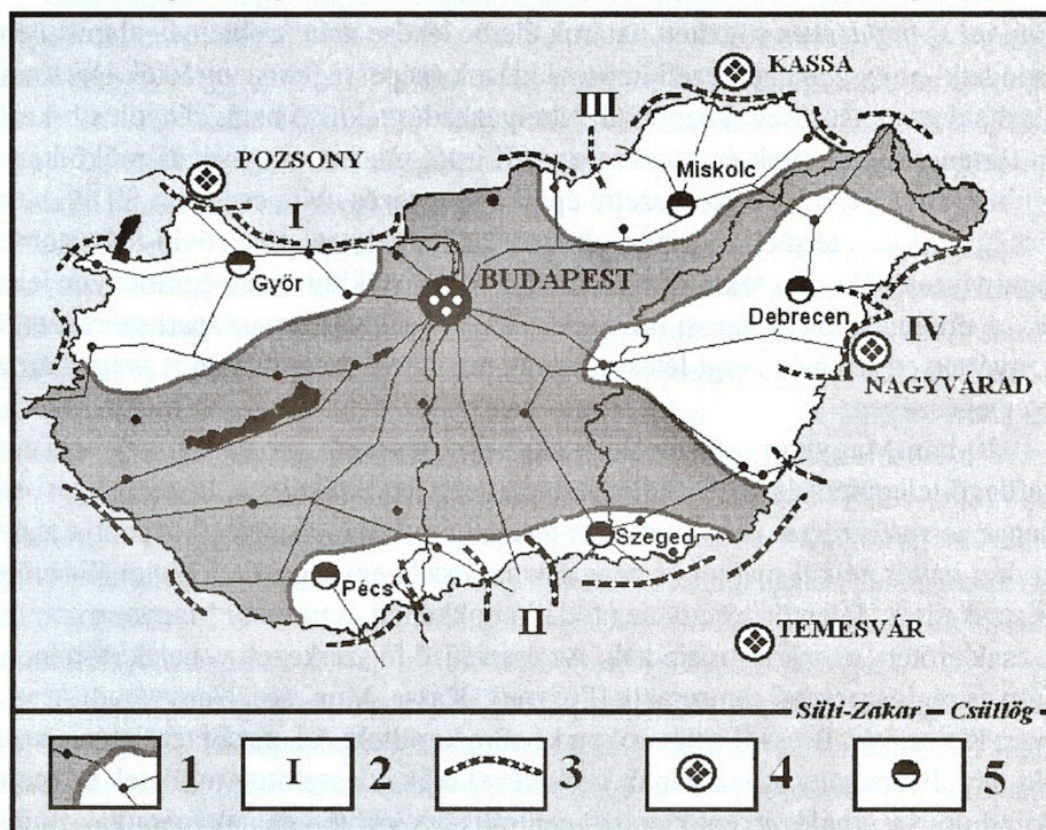
Magyarország térszerkezete a XI–XX század fordulóján

Forrás: SÜLI-ZAKAR I. (2003)

Az 1.40. ábrán jól látható, hogy az 1920-as Trianoni Békeszerződés szerint kialakult új határok nemcsak a gazdaságban és a társadalomban, hanem a településrendszerben is rendkívül hátrányosan érintették az országot. Az országtól elcsatolták a kialakult gazdasági régiók jelentősebb központjait (a történelmi településállomány kétharmada a szomszédos országokhoz került), azaz a nagyobb vidéki városokat, és a régiók megszakadt kapcsolatokkal, csonkán maradtak az ország területén. Ezzel még inkább torzzá vált a településszerkezete az országnak, még erőteljesebb lett Budapest túlsúlya, szembevetendő a vidéki regionális központok hiánya. A II. világháborúig, majd ezt követően folyamatosan történtek fejlesztések és próbálkozások a vidéki városok fejlesztésére (elsősorban a kiemelt régióközpontok: Debrecen, Miskolc, Szeged, Pécs, Győr), megerősítésére, de a településrendszer torz szerkezete, kiegyenlítetlensége a mai napig fennmaradt.

7. ábra

Korábbi régiók és regionális hatóterek maradványai a trianoni határok életbelépése után



1. Az ország területén marad régiódarabok határai a mai ország területén 2. A dualizmus korának régiói:
 I. Kisalföldi, II. Délvidéki, III. Felvidéki, IV. Tiszántúli 3. Az új határok miatt megszakadt regionális
 kapcsolatok 4. A trianoni határon kívülre került korábbi régióközpontok
 5. Az I. világháború után régióközponttá fejlesztett települések

1.41. ábra

Korábbi régiók és regionális hatóterek maradványai a trianoni határok életbelépése után Magyarországon

Forrás: SÜLI-ZAKAR I. (2003)

A települések településrendszerben történő elhelyezése, a rendszer részeként való szemléltetése azért nagyon fontos, mert a települések ügyeivel, fejlesztésével, fejlesztési stratégiák kidolgozásával nem lehet külön-külön foglalkozni. A rendszert egészében kell és szükséges szemlélni, vizsgálni, fejleszteni.

1.6.5. Településpolitikai

Az előzőekben láthattuk, hogy a települések egy egységes, hierarchikus rendben, funkcionálisan összekapcsolódó településrendszert alkotnak. Ezt a rendszert egységként kell szemlélni és fejleszteni. A településpolitikai a települések fejlesztését célozza meg, és természetesen a településrendszer egészét átfogó koncepciókat fogalmaz meg. Emellett persze lehetnek kiemelt, súlypontozott területei pl. megszüntetni a kistelepülések elnéptelenedését.

A Föld országainak vannak csoportjai, amelyeknek egyáltalán nincsen településpolitikájuk. Ezek jórészt szegény országok. Azonban az itt is zajló igen intenzív

urbanizációs folyamatok, a városba özőnlés problémája előbb-utóbb kikényszeríti az egységes településpolitika megfogalmazását.

A Föld országainak jelentős részében van településpolitika, amely különböző szinten fogalmazódhat meg pl. országos, regionális vagy helyi szinten. Az egyes országok jelentősen különböznek abban, hogy mennyire kidolgozott ennek az intézményrendszere.

A településpolitika tevékenységének a fő területei a következők:

- Elemzés-feltárás: A településrendszer fejlődésének történetét kell jól megismerni és tanulmányozni, hiszen ennek szerves folytatásaként kell megtervezni a településfejlesztést. Fontos a településrendszer helyi struktúrájának, kapcsolatrendszerének pontos megismerése, a problémás területek feltárása.
- Célok megfogalmazása: A településrendszer szükséges és helyes szerkezeti változásainak megtervezése, időtávok ütemezése, s mivel ezek igen hosszú távúak is lehetnek, ezért időnkénti felülvizsgálatuk szükséges.
- Eszközrendszer megteremtése: Olyan módon kell megtervezni, hogy a megjelölt célokat meg lehessen valósítani pl. pénzügyi elemek - érdekeltségek megfogalmazása, hatósági előírások kidolgozása, kedvezmények biztosítása stb.
- Intézményrendszer felállítása: Szükséges egy olyan intézményrendszer, amely különböző szinteken (országos, regionális, helyi) a politikai intézményekkel kommunikálva irányítja a településfejlesztés tevékenységét.

A településpolitikának általában két legfontosabb területe a vidékfejlesztés, területfejlesztés, melyeknek egymás mellett kell jelen lenniük a fejlesztési célokban és a megvalósításban egyaránt.

ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

1. Ismertesse mit értünk település fogalma alatt, csoportosítsa a településeket különböző szempontok szerint!
2. Foglalja össze milyen tényezőknek van szerepe a települések kialakulásában és fejlődésében!
3. Mit értünk szórványtelepülés fogalma alatt, hol és mikor képződtek szórványtelepülések a Földön?
4. Foglalja össze a falusias települések jellemzőit, ismertesse morfológiai jegyeik alapján történő csoportosításukat!
5. Ismertesse a város és az urbanizáció fogalmának lehetséges megfogalmazásait!
6. Foglalja össze az urbanizációs folyamatok legfontosabb jellemzőit a XX. század során!
7. Ismertesse az urbanizáció legfontosabb jellemzőit a XXI. század elején!
8. Foglalja össze az urbanizációs válság kapcsán felmerülő legfontosabb problémaköröket!
9. Ismertesse és jellemezze az urbanizáció szakaszait!
10. Ismertesse a belső lakóövek leromlásának folyamatát és foglalja össze felszámolásuk lehetséges útjait, módjait, az ennek során felmerülő problémákat, konkrét példákkal!
11. Foglalja össze a nagyvárosok alaprajzi jellemzőit, ismertessen példákat!
12. Ismertesse a városok funkcionális szerkezetének alakulását befolyásoló tényezőket!
13. Foglalja össze a városökológiai városmodellek főbb megállapításait és értékelje ezeket!
14. Ismertesse a közgazdasági városmodellek alapfeltevéseit, főbb megállapításait, típusait!
15. Hasonlítsa össze az észak-amerikai nagyvárosok és a nyugat-európai nagyvárosok legfontosabb szerkezeti és társadalmi jellemzőit!
16. Ismertesse a szegény országok nagyvárosainak szerkezeti jellemzőit, jellemezze a terjeszkedő nyomornegyedeket, ismertesse a felszámolásukkal kapcsolatos problémákat!
17. Ismertesse a települések fő funkcióit, a települések csoportosítását alapvető funkciói alapján!
18. Ismertesse a vonzáskörzet fogalmát és lehatárolásának módszereit!
19. Magyarázza el W. Christaller központi-hely elméletét és hasonlítsa össze Lösch településhierarchiai modelljével!
20. Ismertesse a településhálózat és a településrendszer fogalmait, legfontosabb jellemzőit!
21. Fogalmazza meg a településpolitika legfontosabb feladatait, lehetséges eszközeit!

FELHASZNÁLT IRODALOM

BELUSZKY P. (2003): Magyarország településföldrajza – Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 2003. ISBN 963 9542016

BERNEK Á. – SÁRFALVI B. (1996): Általános társadalomföldrajz a középiskolák számára – Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest 1996. ISBN 9631881601

BARTKE I. – BÖHM A. – ERDŐSI F. – HAJDÚ Z. – ILLÉS I. – KOCSIS K. – PERCZEL GY. – SÜLI-ZAKAR I. - TÓTH J. – MÉSZÁROS R. – SÁRFALVI B. (1996): *Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza*, ISBN 963 463 079 0, ELTE Eötvös Kiadó, Budapest (Szerk.: PERCZEL GY.)

BORA GY. – NEMERKÉNYI A. (1993): Magyarország földrajza a középiskolák számára – Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest 1993. ISBN 9631856747

FRISNYÁK S. (1992): Magyarország történeti földrajza – Tankönyvkiadó, Budapest 1992. ISBN 9631845583

H. TÜGEL (2007): Curitiba, a jövő mintavárosa - Geo Magazin, 19. szám. 2007/05., Budapest

KOVÁCS Z. (2007): Népeség- és településföldrajz – ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, 2007.

KOVÁCS T. (2003): Vidékfejlesztési politika - Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 2003. ISBN 9639310891

LENGYEL I. - MOZSÁR F. (2002): A városi területhasználat monocentrikus modelljéről – Tér és társadalom 2002/3. http://www.rkk.hu/TET/2002_3/TET/2002_3_01.pdf

Metropolisz – A Földgömb magazin tematikus száma, XXV. Évfolyam, 2007/4. szám, Budapest

National Geographic Magyarország: Földközelkép – Különszámok 13. kötet, Washington, 2007.

PERCZEL GY. (1996): Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza, ELTE Eötvös Kiadó, Budapest 1996. ISBN 9634630790

SÜLI-ZAKAR I. (2003): A terület- és településfejlesztés alapjai, Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 2003. ISBN 9639310700

SZŐNYI A.: Brooklyn kilátások – A Földgömb, XXVI. Évfolyam 2008/1. szám, Budapest

TÓTH J. (2002): Általános társadalomföldrajz I., Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 2002. ISBN 9639123417

Internetes források (szerző(k) ismeretlen(ek))

www.pontmagazin.hu/pm113109.html; letöltés dátuma: 2007, november

www.mozaik.info.hu/MozaWEB/Varos/index.html; letöltés dátuma: 2007, november

www.sulinet.hu/tovabbtan/felveteli/2001/12het/foldrajz/foci12.html; letöltés dátuma: 2007, október

<http://mek.oszk.hu/02100/02115/html/>: Magyar Néprajzi Lexikon; letöltés dátuma: 2007, október

www.blog.haszprus.hu; letöltés dátuma: 2007, november

<http://foldrajz.ttk.pte.hu/kornyezet/tematikak/telepuleskorny2.ppt>; letöltés dátuma: 2007, november

www.kfk.hu/kornyezet/tkea.pdf; letöltés dátuma: 2007, november

www.ekt.bme.hu/EpGazd/epgaz3-telek.pdf; letöltés dátuma: 2007, november

www.origo.hu/nagyvilag/20070314meganyomor.html; letöltés dátuma: 2007, november

<http://foldrajz.ttk.pte.hu/tarsadalom/tematikak/dovenyiabrak/index.htm>: Általános település-földrajz ábraanyaga – Pécs, Társadalomföldrajzi Tanszék; letöltés dátuma: 2007, november

Képek forrásai

DÉNES S. (2007): www.fekete-feher.hu/; letöltés dátuma: 2007, november

K. BUCKLEY – R. BAXTER, (2007): www.travelblog.org/Photos/267564.html

TÓTH G. (2007): www.tothgeza.hu; letöltés dátuma: 2007, november

SZŐNYI A.: Brooklyn kilátások – A Földgömb, XXVI. Évfolyam 2008/1. szám, Budapest

Y. ARTHUS-BERTRAND, (2008): Társadalom, National Geographic, Budapest, 2008. 6. évf. 2. szám

<http://earth.google.com>

www.wikipedia.hu

www.urban75.org/photos/newyork/harlem-newyork.html

www.sulinet.hu/eletestudomany/archiv/2001/0106/london/london.html

www.mozaik.info.hu/MozaWEB/Varos/index.html